Supplemento ordinario alla «Gazzetta Ufficiale» n. 295 del 16 dicembre 1985

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I (70%)

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Lunedì, 16 dicembre 1985** SI PUBBLICA NEL POMERIGGIO DI TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

N. 104

LEGGE 21 novembre 1985, n. **739.**

Adesione alla convenzione del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia, adottata a Londra il 7 luglio 1978, e sua esecuzione.

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI

LEGGE 21 novembre 1985, n. **739.**

Adesione alla convenzione del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia, adottata a Londra il 7 luglio 1978, e sua esecuzione.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire alla convenzione del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia, adottata a Londra il 7 luglio 1978.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo XIV della convenzione.

Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 21 novembre 1985

COSSIGA

CRAXI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*
ANDREOTTI, *Ministro degli affari esteri*

Visto il Guardasigilli: MARTINAZZOLI

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978 SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE

LES PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

DESIREUSES d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin en établissant d'un commun accord des normes internationales de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,

CONSIDERANT que le meilleur moyen d'atteindre ce but est de conclure une convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,

SONT CONVENUES de ce qui suit .

ARTICLE PREMIER

Obligations générales découlant de la Convention

1) Les Parties s'engagent à donner effet aux dispositions de la Convention et de son Annexe, qui fait partie intégrante de la Convention. Toute référence à la Convention constitue en même temps une référence à l'Annexe.

2) Les Parties s'engagent à promulguer toutes lois et tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer ainsi que de la protection du milieu marin, les gens de mer à bord des navires ont les qualifications et l'aptitude correspondant à leurs fonctions.

ARTICLE II

Définitions

Aux fins de la Convention, sauf disposition expresse contraire :

a) le terme "Partie" désigne un Etat à l'égard duquel la Convention est entrée en vigueur;

b) le terme "Administration" désigne le Gouvernement de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon;

c) le terme "brevet" désigne un document valide, quelle que soit son appellation, délivré par l'Administration ou avec l'autorisation de cette dernière, ou reconnu par l'Administration, et habilitant le titulaire à remplir les fonctions énoncées dans ledit document ou autorisées par les règlements nationaux;

d) le terme "breveté" signifie ayant obtenu un brevet dans les conditions requises;

e) le terme "Organisation" désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI);

f) l'expression "Secrétaire général" désigne le Secrétaire général de l'Organisation;

g) l'expression "navire de mer" désigne un navire autre que les navires qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent les règlements portuaires;

h) l'expression "navire de pêche" désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses ou autres ressources vivantes de la mer;

i) l'expression "Règlements des radiocommunications" désigne les Règlements des radiocommunications annexés ou considérés comme annexés à la plus récente Convention internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.

ARTICLE III

Champ d'application

La Convention s'applique aux gens de mer servant à bord des navires de mer qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie, à l'exception de ceux qui servent à bord

a) des navires de guerre, navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non

commerciales; toutefois, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que les personnes servant à bord de ces navires répondent aux prescriptions de la Convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique;

b) des navires de pêche;

c) des yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial;

d) des navires en bois de construction primitive.

ARTICLE IV

Communication de renseignements

1) Les Parties communiquent le plus rapidement possible au Secrétaire général :

a) le texte des lois, décrets, ordres, règlements et instruments promulgués sur les différentes questions qui entrent dans le champ d'application de la Convention;

b) tous les détails, le cas échéant, sur le programme et la durée des études, ainsi que sur les examens et autres conditions qu'elles prévoient à l'échelon national pour la délivrance de chaque brevet conformément à la Convention;

c) un nombre suffisant de modèles des brevets délivrés conformément à la Convention.

2) Le Secrétaire général informe toutes les Parties de toute communication reçue en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1) et, en particulier, il leur diffuse sur demande, aux fins des articles IX et X, les renseignements qui lui ont été communiqués au titre des alinéas b) et c) du paragraphe 1).

ARTICLE V

Autres traités et interprétation

1) Tous les traités, conventions et arrangements antérieurs qui se rapportent aux normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et qui sont en vigueur entre les Parties conservent

leur plein et entier effet, pendant la durée qui leur est assignée, en ce qui concerne :

a) les gens de mer auxquels la présente Convention ne s'applique pas;

b) les gens de mer auxquels la présente Convention s'applique, pour ce qui est des points qui n'y font pas l'objet de prescriptions expresses.

2) Toutefois, dans la mesure où de tels traités, conventions ou arrangements sont en conflit avec les prescriptions de la Convention, les Parties revoient les engagements qu'elles ont contractés en vertu desdits traités, conventions et arrangements afin d'éviter tout conflit entre ces engagements et les obligations découlant de la Convention.

3) Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la Convention restent soumis à la législation des Parties.

4) Aucune disposition de la Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 C(XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat côtier et de l'Etat du pavillon.

ARTICLE VI

Brevets

1) Des brevets sont délivrés aux candidats aux fonctions de capitaine, d'officier, de matelot ou de mécanicien qui, à la satisfaction de l'Administration, remplissent les conditions requises en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examens conformément aux dispositions appropriées de l'Annexe de la Convention.

2) Les brevets de capitaine et d'officier délivrés conformément aux dispositions du présent article sont visés, par l'Administration qui les délivre, de la manière prescrite à la régle I/2 de l'Annexe. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, une traduction dans cette langue doit être jointe.

ARTICLE VII

Dispositions transitoires

1) Un brevet d'aptitude ou une attestation de service portant sur une fonction pour laquelle la Convention exige un brevet, qui a été délivré avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie en conformité de la législation de cette Partie ou des Règlements des radiocommunications, est reconnu comme habilitant son titulaire à exercer ladite fonction après l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de ladite Partie.

2) Après l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, son Administration peut continuer à délivrer des brevets d'aptitude conformément à la pratique établie, pendant une période n'excédant pas cinq ans. Ces brevets sont réputés valides aux fins de la Convention. Au cours de cette période transitoire, il n'est délivré de tels brevets qu'aux gens de mer qui ont commencé leur service en mer avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de la Partie considérée dans le service spécialisé du navire auquel ces brevets se rapportaient. L'Administration veille à ce que tous les autres candidats à un brevet passent des examens et obtiennent leurs brevets conformément aux dispositions de la Convention.

3) Une Partie peut, dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard, délivrer une attestation de service aux gens de mer qui ne possèdent pas un brevet approprié en vertu de la Convention, ni un brevet d'aptitude délivré en vertu de la législation de ladite Partie avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie, mais qui :

a) ont occupé les fonctions pour lesquelles ils cherchent à obtenir une attestation de service pendant au moins trois années en mer au cours des sept années précédant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie;

b) ont fourni une preuve attestant qu'ils se sont acquittés de ces fonctions de façon satisfaisante;

c) ont prouvé à l'Administration leur aptitude physique, notamment en ce qui concerne leur acuité visuelle et auditive, compte tenu de leur âge au moment où ils présentent leur demande.

Aux fins de la Convention, une attestation de service délivrée en application du présent paragraphe est considérée comme l'équivalent d'un brevet délivré conformément aux dispositions de la Convention.

ARTICLE VIII

Dispenses

1) Dans des circonstances d'extrême nécessité, les Administrations peuvent, si elles estiment qu'il n'en découle aucun danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, délivrer une dispense afin de permettre à un marin donné de servir à bord d'un navire donné pendant une période donnée ne dépassant pas six mois dans des fonctions pour lesquelles il ne détient pas le brevet approprié, à condition d'être convaincues que le titulaire de la dispense possède des qualifications suffisantes pour occuper le poste vacant d'une manière offrant toute sécurité. Cette dispense n'est accordée pour le poste d'officier radioélectricien ou d'opérateur radiotéléphoniste que dans les circonstances prévues par les dispositions pertinentes des Règlements des radiocommunications. Toutefois, une dispense ne doit pas être accordée pour les fonctions de capitaine ou de chef mécanicien, sauf en cas de force majeure et seulement pendant une période aussi courte que possible.

2) Toute dispense accordée pour un poste ne doit l'être qu'à une personne possédant le brevet requis pour occuper le poste immédiatement au-dessous. Lorsque, pour le poste au-dessous, aucun brevet n'est requis au titre de la Convention, une dispense peut être accordée à une personne dont les qualifications et l'expérience sont, de l'avis de l'Administration, d'un niveau équivalant nettement à celui qui est requis pour le poste à pourvoir, à condition que cette personne soit invitée, si elle ne détient pas de brevet approprié, à passer un test accepté par l'Administration pour démontrer qu'une telle dispense peut lui être accordée en toute sécurité. En outre, les Administrations doivent s'assurer que le poste en question sera occupé dès que possible par le titulaire d'un brevet approprié.

3) Les Parties envoient au Secrétaire général, dès que possible après le ler janvier de chaque année, un rapport donnant des renseignements sur le nombre total de dispenses délivrées pendant l'année à des navires

de mer au titre de chacune des fonctions pour lesquelles un brevet est requis, ainsi que des renseignements sur le nombre de ces navires ayant une jauge brute supérieure et inférieure à 1 600 tonneaux.

ARTICLE IX

Equivalences

1) Les dispositions de la Convention n'interdisent pas à une Administration de conserver ou d'adopter d'autres méthodes d'instruction et d'entraînement, y compris celles qui comportent un service en mer et une organisation de bord spécialement adaptés aux progrès techniques et à des types particuliers de navires et de services, à condition que le niveau du service en mer, des connaissances et de l'efficacité atteint en matière de navigation et de maniement technique du navire et de la cargaison assure un degré de sécurité en mer et ait des effets, en ce qui concerne la prévention de la pollution, au moins équivalents à ceux des prescriptions de la Convention.

2) Des détails sur ces méthodes sont communiqués dès que possible au Secrétaire général qui renseigne toutes les Parties à ce sujet.

ARTICLE X

Contrôle

1) Les navires, à l'exception des navires exclus par l'article III, sont soumis dans les ports d'une Partie à des contrôles effectués par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie, afin de vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet au titre de la Convention sont détenteurs dudit brevet ou d'une dispense appropriée. Un brevet est accepté à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de penser qu'il a été obtenu de façon frauduleuse ou que le détenteur du brevet n'est pas la personne à qui ce dernier a été initialement délivré.

2) Dans les cas où il constate des carences au titre des dispositions du paragraphe 1) ou des procédures indiquées dans la règle I/4 intitulée "Procédures de contrôle", le fonctionnaire chargé du contrôle en informe immédiatement par écrit le capitaine du navire et le consul ou, en son

absence, le représentant diplomatique le plus proche ou l'autorité maritime de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon afin que des mesures appropriées soient prises. Cette notification fait état de façon détaillée des carences qui ont été constatées et des raisons pour lesquelles la Partie considère que ces carences présentent un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

3) Lorsqu'un contrôle est exercé au titre du paragraphe 1), si, compte tenu des dimensions et du type du navire, ainsi que de la longueur et de la nature du voyage, il n'est pas remédié aux carences mentionnées au paragraphe 3 de la règle I/4 et s'il apparaît qu'il en résulte un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, la Partie qui exerce le contrôle prend les mesures nécessaires pour que le navire n'appareille pas avant qu'il soit satisfait à ces prescriptions dans la mesure suffisante pour supprimer le danger. Il est rendu compte rapidement au Secrétaire général des faits concernant les mesures prises.

4) Lorsqu'un contrôle est exercé en vertu du présent article, tous les efforts possibles sont faits pour éviter qu'un navire ne soit inutilement retenu ou retardé. Si un navire est inutilement retenu ou retardé, il a droit à une indemnisation pour toute perte ou tout dommage en résultant.

5) Le présent article est appliqué de sorte que les navires battant le pavillon d'une Partie non contractante ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'une Partie.

ARTICLE XI

Promotion de la coopération technique

1) Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et avec son appui, promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique pour :

a) former du personnel administratif et technique;

b) créer des établissements pour la formation des gens de mer;

c) se procurer des équipements et des installations pour les établissements de formation;

d) mettre au point des programmes de formation appropriés, comprenant une formation pratique à bord de navires de mer; et

e) faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions susceptibles d'améliorer les qualifications des gens de mer;

de préférence à l'échelon national, sous-régional ou régional, de façon à favoriser la réalisation des objectifs de la Convention, compte tenu des besoins particuliers des pays en développement à cet égard.

2) Pour sa part, l'Organisation poursuit ses efforts dans le sens indiqué ci-dessus, de façon appropriée, en consultation ou en association avec d'autres organisations internationales, notamment l'Organisation internationale du travail.

ARTICLE XII

Amendements

1) La Convention peut être modifiée par l'une ou l'autre des procédures ci-après

a) amendements après examen par l'Organisation ·

i) tout amendement proposé par une Partie est soumis au Secrétaire général et diffusé par celui-ci à tous les Membres de l'Organisation, à toutes les Parties et au Directeur général du Bureau international du travail six mois au moins avant son examen;

ii) tout amendement ainsi proposé et diffusé est soumis au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation pour examen;

iii) les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements;

iv) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa a) iii) (ci-après dénommé

"Comité de la sécurité maritime élargi"), à condition qu'un tiers au moins des Parties soit présent au moment du vote;

v) les amendements ainsi adoptés sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties, aux fins d'acceptation;

vi) un amendement à un article est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties;

vii) un amendement à l'Annexe est réputé avoir été accepté

1. à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle il est communiqué aux Parties pour acceptation; ou

2. à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi;

toutefois, l'amendement est réputé ne pas avoir été accepté si, pendant la période ainsi spécifiée, plus d'un tiers des Parties, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 p. 100 au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux, notifient au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement;

viii) un amendement à un article entre en vigueur, à l'égard des Parties qui l'ont accepté, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, et il entre en vigueur, à l'égard de chaque Partie qui l'accepte après cette date, six mois après son acceptation par cette Partie;

ix) un amendement à l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément à l'alinéa a) vii) et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, toute Partie peut notifier au Secrétaire général qu'elle se dispense de donner effet à l'amendement pendant une période qui ne dépasse pas un an à compter

de la date de son entrée en vigueur, ou pendant une période plus longue si la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi en décide ainsi au moment de l'adoption de l'amendement;

b) amendement par une conférence :

i) à la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque, en association ou en consultation avec le Directeur général du Bureau international du travail, une conférence des Parties pour examiner les amendements à la Convention;

ii) tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties aux fins d'acceptation;

iii) à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues respectivement aux alinéas a) vi) et a) viii) ou aux alinéas a) vii) et a) ix), à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi contenues dans ces alinéas soient considérées comme des références à la conférence.

2) Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquée en vertu de l'alinéa a) ix) du paragraphe 1) doivent être adressées par écrit au Secrétaire général. Celui-ci informe toutes les Parties de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.

3) Le Secrétaire général informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur, ainsi que de la date à laquelle cet amendement entre en vigueur.

ARTICLE XIII

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1) La Convention reste ouverte à la signature, au siège de l'Organisation du 1er décembre 1978 au 30 novembre 1979, et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Tout Etat peut devenir Partie par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

2) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

3) Le Secrétaire général informe tous les Etats ayant signé la Convention ou y ayant adhéré et le Directeur général du Bureau international du travail de toute signature ou du dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de ce dépôt.

ARTICLE XIV

Entrée en vigueur

1) La Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins vingt-cinq Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 p. 100 du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux ont, soit signé cette convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément aux dispositions de l'article XIII.

2) Le Secrétaire général informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou qui y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

3) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé au cours des douze mois mentionnés au paragraphe 1) prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la Convention ou trois mois après la date de dépôt de l'instrument, si cette dernière est postérieure.

4) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur de la Convention prend effet trois mois après la date du dépôt.

5) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement est réputé avoir été accepté conformément à l'article XII s'applique à la Convention dans sa forme modifiée.

ARTICLE XV

Dénonciation

1) La Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour cette Partie.

2) La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général, qui communique la teneur et la date de réception de cette notification ainsi que la date à laquelle la dénonciation prend effet à toutes les autres Parties et au Directeur général du Bureau international du travail.

3) La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification, ou à l'expiration de tout autre délai plus important énoncé dans la notification.

ARTICLE XVI

Dépôt et enregistrement

1) La Convention est déposée auprès du Secrétaire général, qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les Etats qui ont signé la Convention ou qui y adhèrent.

2) Dès l'entrée en vigueur de la Convention, son texte est transmis par le Secrétaire général au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE XVII

Langues

La Convention est établie en un seul exemplaire en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande et arabe qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la Convention.

FAIT A LONDRES ce sept juillet mil neuf cent soixante-dix-huit.

ANNEXE

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Règle I/1

Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire ·

a) le terme "règles" désigne les règles figurant dans l'Annexe à la Convention;

b) le terme "approuvé" signifie approuvé par l'Administration;

c) le terme "capitaine" désigne la personne ayant le commandement d'un navire;

d) le terme "officier" désigne un membre de l'équipage, autre que le capitaine, nommé à cette fonction d'après les lois ou règlements nationaux ou, à défaut, d'après les conventions collectives ou la coutume;

e) l'expression "officier de pont" désigne un officier qualifié du service "pont";

f) le terme "second" désigne l'officier de pont dont le rang vient immédiatement après celui de capitaine et à qui incombe le commandement du navire en cas d'incapacité du capitaine;

g) l'expression "officier mécanicien" désigne un officier qualifié du service "machine";

h) l'expression "chef mécanicien" désigne l'officier mécanicien principal, responsable de la propulsion mécanique du navire;

i) l'expression "second mécanicien" désigne l'officier mécanicien dont le rang vient immédiatement après celui de chef mécanicien et à qui incombe la responsabilité de la propulsion mécanique du navire en cas d'incapacité du chef mécanicien;

j) l'expression "officier mécanicien adjoint" désigne une personne qui suit une formation pour devenir officier mécanicien et qui est nommée à cette fonction d'après les lois ou règlements nationaux;

k) l'expression "officier radioélectricien" désigne une personne titulaire d'un brevet d'opérateur radiotélégraphiste de première ou de deuxième classe ou un brevet général d'opérateur des radiocommunications du service mobile maritime, délivré conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications, et qui exerce ses fonctions à la station radiotélégraphique d'un navire à bord duquel la présence d'une telle station est prescrite par les dispositions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;

l) l'expression "opérateur radiotéléphoniste" désigne une personne titulaire d'un brevet approprié, délivré conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications;

m) les termes "matelot" et "mécanicien" désignent un membre de l'équipage du navire autre que le capitaine ou les officiers;

n) l'expression "voyages à proximité du littoral" désigne les voyages effectués au voisinage d'une Partie, tels qu'ils sont définis par cette Partie;

o) l'expression "puissance propulsive" désigne la puissance, exprimée en kilowatts, qui figure sur le certificat d'immatriculation du navire ou tout autre document officiel;*

p) l'expression "tâches relatives au service radioélectrique" désigne notamment, selon le cas, la veille, l'entretien ou les réparations techniques, conformément aux Règlements des radiocommunications, à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et, à la discrétion de chaque Administration, aux recommandations pertinentes de l'OMCI;

q) le terme "pétrolier" désigne un navire construit et utilisé pour le transport de pétrole et de produits pétroliers en vrac;

---

* On suppose que la puissance ainsi indiquée sur le certificat d'immatriculation ou tout autre document officiel est la puissance de sortie nominale, continue et totale de tout l'appareil propulsif principal du navire.

r) l'expression "navire-citerne pour produits chimiques" désigne un navire construit et utilisé pour le transport en vrac de tout produit chimique liquide enuméré dans le "Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac" de l'OMCI;

s) l'expression "navire-citerne pour gaz liquéfiés" désigne un navire construit et utilisé pour le transport en vrac de tout gaz liquéfié énuméré dans le "Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac" de l'OMCI.

Règle I/2

Contenu des brevets et modèle de visa

1. Les brevets doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays qui les délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, le texte doit comprendre une traduction dans cette langue.

2. Les Administrations peuvent, en ce qui concerne les officiers radioélectriciens et les opérateurs radiotéléphonistes :

a) inclure, dans l'examen pour la délivrance d'un brevet conforme aux prescriptions des Règlements des radiocommunications, les connaissances supplémentaires prescrites dans les règles pertinentes de l'Annexe à la Convention; ou

b) délivrer un brevet distinct, indiquant que le titulaire possède les connaissances supplémentaires prescrites dans l'Annexe à la Convention.

3. Le modèle de visa des brevets prévu à l'article VI de la Convention doit être le suivant

Modèle de visa des brevets

VISA DES BREVETS

(Cachet officiel) (Pays)

Délivré en vertu des dispositions de
la Convention internationale de 1978
sur les normes de formation des gens de mer,
de délivrance des brevets et de veille

Le Gouvernement (nom) certifie)*
Je soussigné certifie)

que le présent brevet/brevet No : ....** est délivré à
.... (nom et prénoms de l'intéressé), qui a été jugé dûment qualifié conformément aux dispositions de la règle .... de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, pour remplir les fonctions de ....*** avec les seules restrictions suivantes :

Indiquer ici)
les restrictions) ....
éventuelles ou) ....
porter la mention) ....
"néant")

Date de délivrance du présent visa : ....

Signé ....

(Cachet officiel)

(Nom et signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Date de naissance du titulaire du brevet : ....

Signature du titulaire du brevet : ....

---

* Choisir la mention appropriée.

** Biffer la mention inutile.

*** Indiquer le titre ou la classe du brevet d'après la Convention.

Règle I/3

Principes régissant les voyages à proximité du littoral

1. Toute Partie définissant les voyages à proximité du littoral aux fins de la présente Convention ne doit pas imposer, aux gens de mer servant à bord des navires autorisés à battre le pavillon d'une autre Partie et effectuant de tels voyages, des prescriptions en matière de formation, d'expérience ou de brevets plus rigoureuses que celles qu'elle impose aux gens de mer servant à bord des navires autorisés à battre son propre pavillon. En aucun cas, une telle Partie ne doit imposer aux gens de mer servant à bord de navires autorisés à battre le pavillon d'une autre Partie des prescriptions plus rigoureuses que les prescriptions de la Convention qui s'appliquent aux navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral.

2. S'agissant des navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie qui effectuent régulièrement des voyages à proximité du littoral d'une autre Partie, la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon doit imposer, aux gens de mer servant à bord de ces navires, des prescriptions en matière de formation, d'expérience et de brevets au moins équivalentes à celles qui sont imposées par la Partie au large des côtes de laquelle le navire effectue les voyages, à condition qu'elles ne soient pas plus rigoureuses que les prescriptions de la Convention qui sont applicables aux navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral. Un navire dont le voyage va au-delà de ce qui est défini comme un voyage à proximité du littoral par une Partie, et qui entre dans des eaux qui ne sont pas visées par cette définition, doit se conformer aux prescriptions de la Convention sans bénéficier des dérogations prévues par la présente règle.

3. Une Partie peut faire bénéficier un navire qui est autorisé à battre son pavillon des dispositions de la Convention relatives aux voyages à proximité du littoral lorsqu'il effectue régulièrement au large des côtes d'un Etat qui n'est pas Partie, des voyages à proximité du littoral tels qu'ils sont définis par la Partie.

4. Aucune des dispositions de la présente règle ne saurait limiter en quoi que ce soit la juridiction d'un Etat, qu'il soit ou non Partie à la Convention.

Règle I/4

Procédures de contrôle

1. Le contrôle effectué au titre de l'article X par un fonctionnaire dûment autorisé à cet effet doit se limiter à :

a) vérifier, conformément au paragraphe 1) de l'article X, que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet en vertu de la présente Convention possèdent un brevet valide ou une dispense valide;

b) évaluer l'aptitude des gens de mer du navire à respecter les normes de veille prescrites par la Convention, s'il existe des raisons de penser que ces normes ne sont pas respectées parce que, pendant que le navire se trouvait dans un port d'une Partie ou aux abords d'un tel port, les faits suivants se sont produits :

i) le navire a subi un abordage ou s'est échoué; ou

ii) le navire a effectué, alors qu'il faisait route, était à l'ancre ou était à quai, un rejet de produits qui est illégal aux termes des conventions internationales; ou

iii) le navire a manoeuvré de façon désordonnée ou peu sûre, ou bien n'a pas respecté les marques de route de navigation ou les dispositifs de séparation du trafic.

2. Le fonctionnaire chargé du contrôle doit informer par écrit le capitaine du navire et le représentant approprié de l'Etat du pavillon conformément à l'article X si, à la suite du contrôle effectué conformément au paragraphe 1, il constate l'une des carences suivantes

a) les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas un brevet valide ou une dispense valide appropriés;

b) les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'Etat du pavillon;

c) l'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation ou à la prévention de la pollution;

d) le capitaine n'est pas à même de prévoir des personnes avant pris un repos pour assurer le premier quart au départ d'un voyage et les quarts ultérieurs.

3. Une Partie n'est en droit de retenir un navire conformément aux dispositions de l'article X que lorsque aucune mesure n'est prise pour remédier aux carences mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 2 - pour autant qu'elles touchent le capitaine, le chef mécanicien et les officiers chargés du quart à la passerelle et à la machine et, le cas échéant, l'officier radioélectricien - et à l'alinéa b) du paragraphe 2.

CHAPITRE II

CAPITAINE ET SERVICE "PONT"

Règle II/1

Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle

1. Les Parties doivent appeler l'attention des propriétaires de navires, des exploitants de navires, des capitaines et du personnel de quart sur les principes suivants qui doivent être observés pour assurer en tout temps la sécurité du quart à la passerelle.

2. Le capitaine de tout navire est tenu de veiller à ce que les dispositions relatives au quart permettent d'assurer la sécurité du quart à la passerelle. Sous son autorité générale, les officiers de quart sont chargés, pendant leur période de service, d'assurer la sécurité de la navigation et notamment d'éviter les abordages et les échouements.

3. Les principes fondamentaux énumérés ci-dessous, sans que la liste en soit limitative, doivent être observés à bord de tous les navires.

4. Dispositions relatives au quart

a) La composition de l'équipe de quart doit être en tout temps adéquate et adaptée aux circonstances et aux conditions du moment et tenir compte de la nécessité de maintenir une veille visuelle appropriée.

b) Pour déterminer la composition de l'équipe de quart à la passerelle, qui peut comprendre le personnel de pont approprié, on doit prendre notamment en considération les facteurs suivants .

i) l'obligation de ne laisser à aucun moment la passerelle sans personnel;

ii) les conditions météorologiques, la visibilité, le fait qu'il fasse jour ou nuit;

iii) la proximité de dangers pour la navigation qui peut obliger l'officier chargé du quart à s'acquitter de tâches supplémentaires relatives à la navigation;

iv) l'utilisation et l'état de fonctionnement des aides à la navigation telles que le radar ou les dispositifs électroniques d'indication de position et de tout autre appareil affectant la sécurité de la navigation du navire;

v) l'existence d'un pilote automatique;

vi) toute obligation supplémentaire que pourraient imposer au quart à la passerelle des circonstances spéciales sur le plan de l'exploitation.

5. Aptitude au quart

Le système de quart doit être tel que l'efficacité des officiers et des matelots de quart ne soit pas compromise par la fatigue. Le quart doit être organisé de telle sorte que, lors du premier quart au commencement d'un voyage et lors des relèves ultérieures, les équipes de quart soient suffisamment reposées et aptes à remplir leurs tâches.

6. Navigation

a) Il convient de préparer à l'avance l'itinéraire prévu en tenant compte de toutes les informations pertinentes, de tracer et de vérifier la route à suivre avant le début du voyage.

b) Au cours du quart, on doit vérifier le cap, la position et la vitesse du navire à des intervalles suffisamment fréquents en utilisant toute aide à la navigation nécessaire dont on dispose pour s'assurer que le navire suit la route prévue.

c) L'officier de quart doit être parfaitement familiarisé avec l'emplacement et le fonctionnement de tous les appareils de sécurité et de navigation de bord; il doit connaître les limites de fonctionnement de ce matériel et en tenir compte.

d) Aucune tâche de nature à compromettre la sécurité de la navigation ne doit être assignée à l'officier chargé du quart à la passerelle ou entreprise par lui.

7. Equipement de navigation

a) L'officier de quart doit utiliser le plus efficacement possible tout l'équipement de navigation dont il dispose.

b) Lorsqu'il utilise le radar, l'officier de quart doit tenir compte de la nécessité d'observer à tout moment les dispositions relatives à l'utilisation du radar qui figurent dans les règles applicables pour prévenir les abordages en mer.

c) En cas de nécessité, l'officier de quart ne doit pas hésiter à faire usage de la barre, des machines et du matériel de signalisation sonore.

8. Fonctions et responsabilités relatives à la navigation

a) L'officier chargé du quart doit :

i) faire son quart à la passerelle et ne quitter ce poste en aucun cas avant d'avoir été dûment relevé;

ii) rester responsable de la sécurité de la navigation malgré la présence du capitaine sur la passerelle jusqu'à ce que ce dernier lui ait expressément fait savoir qu'il assume cette responsabilité et que cela est bien entendu de part et d'autre;

iii) prévenir le capitaine s'il a des doutes quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité du navire;

iv) ne pas transmettre ses fonctions à l'officier chargé d'assurer la relève s'il a des raisons de penser que ce dernier n'est de toute évidence pas capable de s'acquitter efficacement de ses fonctions et en informer le capitaine.

b) Lors du changement de quart, l'officier assurant la relève doit vérifier la position estimée ou vraie du navire et confirmer la route, le cap et la vitesse prévus et doit prendre note de tout danger pour la navigation qu'il peut s'attendre à rencontrer durant son quart.

c) Durant le quart il convient de noter soigneusement les mouvements et activités relatifs à la navigation.

9. Veille visuelle

Les fonctions de l'homme de veille doivent consister non seulement à assurer une veille visuelle appropriée pour évaluer pleinement la situation et les risques d'abordage ou d'échouement ainsi que les autres dangers pour la navigation mais également à repérer les navires ou aéronefs en détresse, les naufragés, les épaves et les débris. Lorsque l'on assure une veille visuelle. il convient d'observer les dispositions suivantes :

a) L'homme de veille doit pouvoir consacrer toute son attention à ses fonctions et ne doit se voir confier ni entreprendre aucune fonction qui risquerait de gêner le bon exercice de cette veille.

b) Les tâches assignées à l'homme de veille et au timonier sont distinctes et l'on ne doit pas considérer le timonier comme préposé à la veille lorsqu'il est à la barre, sauf sur les navires de faible tonnage où l'on a une vue dégagée sur tout l'horizon depuis la barre et où rien ne gêne la vision nocturne ni n'entrave de quelque autre manière la veille visuelle. De jour, l'officier chargé du quart peut assurer seul la veille visuelle à condition que dans chaque cas :

i) la situation ait été attentivement évaluée et qu'il ait été établi sans doute possible que l'officier chargé du quart peut assurer seul la veille en toute sécurité;

ii) il ait été dûment tenu compte de tous les facteurs pertinents et notamment, sans que cette énumération soit limitative :

- du temps
- de la visibilité
- de la densité du trafic
- de la proximité de dangers pour la navigation
- de l'attention nécessaire pour naviguer à l'intérieur ou à proximité de dispositifs de séparation du trafic;

iii) la passerelle puisse bénéficier d'une aide immédiate si un changement de situation l'exige.

10. Navigation avec un pilote à bord

Nonobstant les tâches et obligations qui incombent au pilote, sa présence à bord ne décharge pas le capitaine ou l'officier chargé du quart des tâches et obligations qui leur incombent sur le plan de la sécurité du navire. Le capitaine et le pilote doivent échanger des renseignements sur la conduite du navire, les conditions locales et les caractéristiques du navire. Le capitaine et l'officier de quart doivent coopérer étroitement avec le pilote et vérifier soigneusement en permanence la position et les mouvements du navire.

11. Protection du milieu marin

Le capitaine et l'officier chargé du quart doivent être conscients de la gravité des conséquences que peut avoir une pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin; ils doivent prendre toutes les précautions possibles pour empêcher une telle pollution, notamment en appliquant les règles internationales et les règlements portuaires pertinents.

Règle II/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine et de second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux

Capitaine et second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux

1. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

a) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

b) satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux et justifier, à ce titre, d'un service en mer approuvé d'une durée :

i) de 18 mois au moins pour le brevet de second; toutefois, cette durée peut être réduite à 12 mois au moins lorsque l'Administration exige une formation spéciale pouvant être considérée comme équivalant à six mois au moins de service en qualité d'officier chargé du quart à la passerelle;

ii) de 36 mois au moins pour le brevet de capitaine; toutefois, cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué un service en mer en qualité de second d'une durée de 12 mois au moins ou lorsque l'Administration exige une formation spéciale qui peut être considérée comme équivalant à un tel service;

c) avoir passé les examens appropriés à la satisfaction de l'Administration. Ces examens doivent porter sur les disciplines énoncées dans l'appendice à la présente règle, mais l'Administration peut modifier ces prescriptions dans le cas des capitaines et des seconds de navires de dimensions restreintes qui effectuent des voyages à proximité du littoral dans la mesure où elle le juge nécessaire, en tenant compte de l'incidence de cette modification sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

Capitaine et second de navires d'une jauge brute comprise entre 200 tonneaux et 1 600 tonneaux

3. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute comprise entre 200 tonneaux et 1 600 tonneaux doit être titulaire d'un brevet approprié.

4. Tout candidat à un brevet doit :

a) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

b) i) pour le brevet de second, satisfaire aux prescriptions applicables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux;

ii) pour le brevet de capitaine, satisfaire aux prescriptions applicables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux et justifier, à ce titre, d'un service en mer approuvé d'une durée

de 36 mois au moins; toutefois, cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué un service en mer en qualité de second d'une durée de 12 mois au moins ou lorsque l'Administration exige une formation spéciale qui peut être considérée comme équivalant à un tel service;

c) avoir passé les examens appropriés à la satisfaction de l'Administration. Ces examens doivent porter sur les disciplines énoncées dans l'appendice à la présente règle, mais l'Administration peut modifier ces prescriptions dans le cas des capitaines et des seconds de navires de dimensions restreintes qui effectuent des voyages à proximité du littoral, dans la mesure où elle le juge nécessaire, afin de supprimer les matières qui ne s'appliquent pas aux eaux ou aux navires intéressés, en tenant compte de l'incidence de cette modification sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

Généralités

5. Le niveau des connaissances requises au titre des différentes rubriques de l'appendice peut varier selon que le brevet est délivré à un capitaine ou à un second et selon que le ou les brevets sont délivrés pour des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux ou pour des navires d'une jauge brute comprise entre 200 et 1 600 tonneaux.

Appendice à la règle II/2

Connaissances minimales requises pour la délivrance des brevets de capitaine et de second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats désireux d'obtenir un brevet de capitaine ou de second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux. Il représente une version plus développée et plus approfondie du programme énoncé à la règle II/4 intitulée "Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux". Compte tenu du fait que c'est le capitaine qui, en dernier ressort, est responsable de la sécurité du navire, des passagers, de l'équipage et de la cargaison et du fait que le second doit être à tout moment en mesure

d'assumer cette responsabilité, l'examen portant sur ces questions doit permettre de vérifier l'aptitude des candidats à assimiler toutes les informations disponibles qui ont trait à la sécurité du navire.

2. Navigation et détermination de la position

a) Planification du voyage et navigation dans toutes les conditions

i) par des méthodes acceptables de plotting des routes océaniques;

ii) dans des eaux où la navigation est réglementée;

iii) dans les glaces;

iv) par visibilité restreinte;

v) dans des dispositifs de séparation du trafic;

vi) dans des zones sujettes à de fortes marées.

b) Détermination de la position

i) par des observations astronomiques, notamment à l'aide du soleil, des étoiles, de la lune et des planètes;

ii) par des observations en vue de terre, y compris l'utilisation des relèvements d'amers et d'aides à la navigation tels que phares, balises et bouées, ainsi que des cartes, des avis aux navigateurs et autres publications appropriés en vue d'évaluer l'exactitude de la position déterminée;

iii) par l'emploi de toutes les aides électroniques à la navigation modernes du navire, à la satisfaction de l'Administration, et grâce en particulier à la connaissance de leurs principes de fonctionnement, de leurs limitations, des sources d'erreur, de la détection des présentations erronées de renseignements et des méthodes de correction en vue d'obtenir une détermination précise de la position.

3. Veille

a) Connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'objet du Règlement international pour prévenir les abordages en mer, notamment de celles des Annexes qui intéressent la sécurité de la navigation.

b) Connaissance du contenu de la règle II/1 intitulée "Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle".

4. Equipement radar

Montrer, à l'aide d'un simulateur radar ou, à défaut, d'un tableau de manoeuvre, une connaissance des principes fondamentaux du radar, de son fonctionnement et de son utilisation ainsi qu'une aptitude à interpréter et à analyser les informations fournies par l'appareil, et notamment ·

a) les facteurs affectant son rendement et sa précision;

b) le réglage initial et permanent de l'image;

c) la détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer, etc.;

d) la distance et le relèvement;

e) l'identification des échos critiques;

f) la route et la vitesse des autres navires;

g) l'heure et la distance du plus proche passage de navires croisant la route, contrebordiers ou rattrapant;

h) la détection des changements de route et de vitesse d'autres navires;

i) les effets des changements de la route et/ou de la vitesse de son propre navire;

j) l'application du Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

5. Compas magnétique et gyroscopique

Aptitude à déterminer et à corriger les variations du compas magnétique et du compas gyroscopique et connaissance des moyens permettant de corriger de telles variations.

6. Météorologie et océanographie

a) Aptitude à comprendre et à interpréter une carte synoptique et à établir des prévisions météorologiques régionales en tenant compte des conditions météorologiques locales;

b) connaissance des caractéristiques des divers systèmes météorologiques, notamment des cyclones tropicaux et des moyens d'éviter les centres des tempêtes et les secteurs dangereux;

c) connaissance des systèmes de courants maritimes;

d) aptitude à utiliser toutes les publications pertinentes relatives aux marées et aux courants, y compris les publications en langue anglaise;

e) aptitude à calculer les conditions de la marée.

7. Manoeuvre et conduite du navire

Manoeuvre et conduite d'un navire dans toutes les conditions, y compris les conditions suivantes ·

a) manoeuvres à l'approche des bateaux ou des postes de pilote, compte dûment tenu du temps, de la marée, de l'erre en avant et des distances d'arrêt;

b) manoeuvres d'un navire sur les fleuves, dans les estuaires, etc., compte tenu des effets du courant, du vent et de l'espace limité sur l'action de la barre;

c) manoeuvre en eaux peu profondes, compte tenu de la réduction de la hauteur d'eau sous la quille due à l'accroupissement[1/], au roulis et au tangage;

d) interaction entre navires qui se croisent et entre un navire et les rives proches (effet de canal);

1/ Accroupissement diminution de la hauteur d'eau sous un navire qui se produit lorsque le navire a de l'erre et qui est l'effet conjugué de l'enfoncement physique du navire et du changement d'assiette. Cet effet s'accentue en eau peu profonde et s'atténue lorsque la vitesse du navire diminue.

e) accostage et appareillage dans toutes les conditions de vent et de marée, avec et sans remorqueur;

f) choix du mouillage; opération de mouillage sur une ou deux ancres dans des espaces restreints; facteurs entrant en ligne de compte pour déterminer la longueur de chaîne d'ancre à utiliser;

g) dérapage sur l'ancre; libération d'ancres engagées;

h) mise en cale sèche à l'état intact et après avarie;

i) conduite et manoeuvre du navire par mauvais temps, y compris l'assistance à un navire ou à un aéronef en détresse, les opérations de remorquage, les moyens permettent d'empêcher un navire de tomber en travers et de réduire la dérive, ainsi que l'utilisation d'huile;

j) précautions à prendre lors des manoeuvres de mise à l'eau des embarcations ou radeaux de sauvetage par mauvais temps;

k) méthode à suivre pour hisser à bord du navire les survivants se trouvant dans des embarcations ou des radeaux de sauvetage;

l) aptitude à déterminer la manoeuvre et les caractéristiques de la machine des principaux types de navires, s'agissant notamment de la distance d'arrêt et du cercle de giration à des vitesses diverses et avec des tirants d'eau différents;

m) importance qu'il y a à naviguer à vitesse réduite pour éviter les avaries causées par les lames de proue et de poupe produites par le navire;

n) mesures pratiques à prendre en cas de navigation dans les glaces ou en cas d'accumulation de glace à bord;

o) utilisation des dispositifs de séparation du trafic et navigation à l'intérieur de ces dispositifs.

8. Stabilité [2/] et construction du navire et mesures à prendre en cas d'avarie

a) Compréhension des principes fondamentaux de la construction du navire et des théories et des facteurs qui influent sur l'assiette et la stabilité ainsi que des mesures nécessaires pour conserver une assiette et une stabilité assurant une sécurité suffisante;

b) connaissance des effets de l'envahissement d'un compartiment consécutif à une avarie sur l'assiette et la stabilité et mesures à prendre pour y remédier;

c) utilisation des tables de stabilité, d'assiette et de contraintes ainsi que des diagrammes et tableaux de calcul des contraintes, y compris la connaissance du chargement des cargaisons et du ballastage nécessaire pour maintenir les contraintes qui s'exercent sur la coque dans ces limites acceptables;

d) connaissance générale des principaux éléments de structure d'un navire et désignation correcte des différentes parties qui le composent;

e) connaissance des recommandations de l'OMCI relatives à la stabilité des navires.

9. Machines du navire

a) Principes de fonctionnement des machines marines;

b) machines auxiliaires du navire;

c) connaissance générale du vocabulaire technique de la machine.

10. Manutention et arrimage des cargaisons

a) Arrimage et assujettissement des cargaisons à bord des navires, y compris les appareils de manutention;

b) opérations de chargement et de déchargement et plus particulièrement chargement et déchargement des charges lourdes;

c) règlements et recommandations internationaux relatifs au transport de cargaisons, et notamment Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG);

2/ Les capitaines et les seconds servant à bord de navires de faible tonnage doivent connaltre parfaitement les caractéristiques fondamentales de stabilité de leurs navires.

d) transport de marchandises dangereuses; précautions à prendre pendant les opérations de chargement et de déchargement et surveillance des marchandises dangereuses en cours de traversée;

e) connaissance pratique du contenu et de l'application des recueils pertinents de règles sur la sécurite des navires-citernes en vigueur;

f) connaissance pratique des systèmes courants de tuyautages et de pompage de la cargaison;

g) termes et définitions utilisés pour décrire les caractéristiques des cargaisons courantes d'hydrocarbures, tels que bruts, distillats moyens, naphtes;

h) règles concernant la pollution; opérations de ballastage, de nettoyage et de dégazage des citernes;

i) méthodes de chargement sur résidus.

11. Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie

a) Organisation d'exercices d'incendie;

b) types d'incendie et phénomènes chimiques intervenant dans les incendies;

c) dispositifs de lutte contre l'incendie;

d) participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie;

e) connaissance des règles relatives au matériel de lutte contre l'incendie.

12. Consignes en cas de situation critique

a) Précautions à prendre lors de l'échouage d'un navire;

b) mesures à prendre avant et après l'échouement;

c) méthodes de renflouement d'un navire échoué avec et sans secours;

d) mesures à prendre après un abordage;

e) colmatage provisoire des brèches;

f) mesures à prendre pour la protection et la sécurité des passagers et de l'équipage dans les situations critiques;

g) limitation des dommages et sauvetage du navire après un incendie ou une explosion;

h) abandon du navire;

i) manière de gouverner, de gréer et d'utiliser des moyens de fortune pour gouverner en cas de situation critique et manière d'installer un gouvernail de fortune si cela est possible;

j) sauvetage des personnes à bord d'un navire en détresse ou d'une épave;

k) sauvetage d'un homme à la mer.

13. Secours médical

Connaissance approfondie de l'utilisation des publications suivantes ·

a) Guide médical international de bord ou publications nationales équivalentes;

b) Section médicale du Code international de signaux;

c) Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses.

14. Droit maritime

a) Connaissance des règles de droit maritime international énoncées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et les responsabilités particulières du capitaine, et notamment celles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin. Une attention particulière doit être accordée aux questions suivantes .

i) certificats et autres documents dont l'existence à bord des navires est exigée par les conventions internationales, conditions dans lesquelles ils peuvent être obtenus et période de leur validité légale;

ii) responsabilités aux termes des dispositions pertinentes de la Convention internationale sur les lignes de charge;

iii) responsabilités aux termes des dispositions pertinentes de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;

iv) responsabilités aux termes des conventions internationales pour la prévention de la pollution par les navires;

v) déclarations maritimes de santé; dispositions du Règlement sanitaire international;

vi) responsabilités aux termes de la Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer;

vii) responsabilités aux termes d'autres instruments internationaux concernant la sécurité du navire, des passagers, de l'équipage et de la cargaison.

b) L'étendue de la connaissance de la législation maritime nationale est laissée à la discrétion de l'Administration mais cette connaissance doit englober les dispositions nationales en vue de la mise en oeuvre des conventions et accords internationaux.

15. Direction du personnel et responsabilité en matière de formation

Connaissance de la gestion, de l'organisation et de la formation du personnel à bord des navires.

16. Communications

a) Aptitude à émettre et à recevoir des messages par signalisation lumineuse morse et à utiliser le Code international de signaux; lorsque l'Administration leur a fait subir un examen portant sur ces questions pour les catégories inférieures de brevets. les candidats ont la possibilité de ne pas passer à nouveau d'examen à cet égard pour l'obtention du brevet de capitaine.

b) Connaissance des procédures radiotéléphoniques et aptitude à utiliser les radiotéléphones, notamment en matière de messages de détresse, d'urgence, de sécurité et de navigation.

c) Connaissance des procédures relatives aux signaux radiotélégraphiques de détresse prescrits par les Règlements des radiocommunications.

17. Sauvetage

Connaissance approfondie des règles relatives aux engins de sauvetage (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer), de l'organisation des exercices d'abandon du navire, ainsi que des embarcations, des radeaux et autres engins de sauvetage.

18. Recherche et sauvetage

Connaissance approfondie du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'OMCI.

19. Méthodes qui pourraient être utilisées pour prouver l'aptitude des candidats

a) Navigation

Aptitude à utiliser le sextant, l'alidade et le miroir azimutal, à faire le point et à tracer la route et les relèvements.

b) Règlement international pour prévenir les abordages en mer

i) utilisation de modèles réduits montrant les signaux ou les feux appropriés ou d'un simulateur des feux de navigation;

ii) tableau de manoeuvre ou simulateur radar.

c) Radar

i) simulateur radar;

ii) tableaux de manoeuvre.

d) Lutte contre l'incendie

Participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

e) Communications

Essai pratique de communication visuelle et vocale.

f) Sauvetage

Mise à l'eau et manutention des embarcations et autres engins de sauvetage, y compris port des brassières de sauvetage.

Règle II/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart à la passerelle et de capitaine de navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux

1. Navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral

a) Tout capitaine qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet reconnu par l'Administration pour l'exercice des fonctions de capitaine à bord des navires d'une jauge brute comprise entre 200 et 1 600 tonneaux.

b) Tout officier chargé du quart à la passerelle qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet approprié pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux.

2. Navires effectuant des voyages à proximité du littoral

a) Capitaine

i) Tout capitaine qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux effectuant des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet approprié.

ii) Tout candidat au brevet doit :

1) avoir 20 ans au moins;

2) avoir accompli un service approuvé en mer d'une durée de 12 mois au moins en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle;

3) prouver à l'Administration qu'il possède les connaissances voulues pour assumer ses fonctions à bord des navires en cause, notamment dans les domaines indiqués dans l'appendice à la présente règle.

b) Officier chargé du quart à la passerelle

i) Tout officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux effectuant des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet approprié.

ii) Tout candidat au brevet doit :

1) avoir 18 ans au moins;

2) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

3) prouver à l'Administration :

- qu'il a suivi avec succès une formation spéciale comportant un service en mer conforme aux prescriptions de l'Administration; ou
- qu'il a accompli un service approuvé en mer d'une durée de trois ans au moins, en tant que membre du service "pont";

4) prouver à l'Administration qu'il possède des connaissances suffisantes pour assumer ses fonctions à bord des navires en cause, notamment dans les domaines indiqués dans l'appendice.

3. Formation

La formation visant à fournir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit être fondée sur la règle II/1 intitulée "Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle" et sur les règles et recommandations internationales pertinentes.

4. Exemptions

L'Administration, si elle juge que les dimensions d'un navire et les conditions du voyage sont telles que l'application de la totalité des prescriptions de la présente règle et de son appendice ne serait ni raisonnable ni possible dans la pratique, peut, dans la mesure appropriée, exempter le capitaine et l'officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un tel navire ou d'une telle catégorie de navires, de certaines de ces prescriptions en tenant compte de la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

Appendice à la règle II/3

Connaissances minimales requises pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart à la passerelle et de capitaine de navires d'une jauge brute inférieure a 200 tonneaux

1. a) Connaissance des questions suivantes :

i) navigation côtière et, dans la mesure requise, navigation astronomique;

ii) Règlement international pour prévenir les abordages en mer;

iii) Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG);

iv) compas magnétique;

v) radiotéléphonie et signalisation visuelle;

vi) prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie;

vii) sauvetage;

viii) consignes en cas de situation critique;

ix) manoeuvre du navire;

x) stabilité du navire;

xi) météorologie;

xii) installations propulsives des navires de faibles dimensions;

xiii) premiers soins;

xiv) recherche et sauvetage;

xv) prévention de la pollution du milieu marin.

b) Outre les connaissances prescrites à l'alinéa a), l'officier chargé du quart à la passerelle doit posséder des connaissances suffisantes pour se servir en toute sécurité de toutes les aides à la navigation et de l'équipement installés à bord des navires en cause.

c) L'officier chargé du quart à la passerelle doit disposer de connaissances suffisantes en ce qui concerne les matières mentionnées aux alinéas a) et b) ci-dessus pour s'acquitter de ses fonctions en toute sécurité.

2. Tout capitaine servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux doit non seulement avoir les connaissances exigées au paragraphe 1 ci-dessus, mais encore prouver à l'Administration qu'il possède les connaissances voulues pour assumer en toute sécurité les fonctions de capitaine.

Règle II/4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux

1. Tout officier chargé du quart à la passerelle servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat au brevet doit

a) avoir 18 ans au moins;

b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditivo;

c) avoir accompli un service approuvé en mer d'une durée de trois ans au moins, en tant que membre du service "pont", et rempli, pendant six mois au moins au cours de cette période, des fonctions afférentes au quart à la passerelle sous la surveillance d'un officier qualifié. Toutefois, l'Administration peut permettre qu'une période de deux ans au plus de ce service approuvé soit remplacée par une période de formation spéciale, à condition qu'elle ait la certitude que cette formation est d'une qualité au moins équivalente à la période de service en mer qu'elle remplace;

d) prouver à l'Administration, en passant un examen approprié, qu'il possède les connaissances théoriques et pratiques voulues pour assumer ses fonctions.

3. Brevets d'aptitude au service sans restrictions

La délivrance des brevets d'aptitude au service sans restrictions quant à la zone d'exploitation doit être subordonnée à un examen prouvant des connaissances théoriques et pratiques suffisantes dans les matières indiquées dans l'appendice à la présente règle.

4. Brevets restreints

S'agissant des brevets restreints d'aptitude au service à bord de navires effectuant des voyages proches du littoral, l'Administration peut omettre les matières ci-après parmi celles indiquées dans l'appendice, en tenant compte des incidences de cette omission sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux :

a) navigation astronomique;

b) systèmes électroniques de détermination de la position et de navigation dans les eaux où ces systèmes ne sont pas applicables.

5. Etendue des connaissances

a) L'étendue des connaissances requises en ce qui concerne les matières indiquées dans l'appendice doit être suffisante pour que l'officier de quart s'acquitte de ses fonctions de manière sûre. Pour déterminer l'étendue des connaissances requises, l'Administration doit tenir compte des observations qui figurent sous chaque matière indiquée dans l'appendice.

b) La formation visant à fournir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit être fondée sur la règle II/1 intitulée "Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle" et sur les règles et recommandations internationales pertinentes.

Appendice à la règle II/4

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux

1. Navigation astronomique

Aptitude à utiliser les corps célestes pour déterminer la position du navire et les variations du compas.

2. Navigation en vue de terre et navigation côtière

a) Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant :

i) les amers;

ii) les aides à la navigation, y compris les phares, les balises et les bouées;

iii) la navigation à l'estime, compte tenu des vents, des marées, des courants et de la vitesse déterminée en fonction du nombre de tours/minute de l'hélice et au moyen du loch.

b) Connaissance approfondie et aptitude à l'emploi des cartes et publications de navigation, telles que les instructions nautiques, les tables des marées, les avis aux navigateurs, les avertissements radio de navigation et les renseignements relatifs à l'organisation du trafic maritime.

3. Navigation au radar

Connaissance des principes fondamentaux du radar, de son fonctionnement et de son utilisation, et aptitude à interpréter et analyser les informations fournies par l'appareil, et notamment :

a) les facteurs affectant son rendement et sa précision;

b) le réglage initial et permanent de l'image;

c) la détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer, etc.;

d) la distance et le relèvement;

e) l'identification des échos critiques;

f) la route et la vitesse des autres navires;

g) l'heure et la distance du plus proche passage de navires croisant la route, contrebordiers ou rattrapant;

h) la détection des changements de route et de vitesse d'autres navires;

i) les effets des changements de la route et/ou de la vitesse de son propre navire;

j) l'application du Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

4. Veille

a) Connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'objet du Règlement international pour prévenir les abordages en mer, notamment de celles des Annexes qui intéressent la sécurité de la navigation.

b) Connaissance du contenu de la règle II/1 intitulée "Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle".

5. Systèmes électroniques de détermination de la position et de navigation

Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant les aides électroniques à la navigation, à la satisfaction de l'Administration.

6. Radiogoniomètre et sondeurs à écho

Aptitude à utiliser ces appareils et à interpréter correctement leurs indications.

7. Météorologie

Connaissance des instruments météorologiques de bord et de leur utilisation. Connaissance des caractéristiques des divers systèmes météorologiques, des procédures de compte rendu et des systèmes d'enregistrement, et aptitude à interpréter les renseignements météorologiques disponibles.

8. Compas magnétique et gyroscopique

Connaissance des principes des compas magnétique et gyroscopique, notamment des variations et des corrections. Pour les compas gyroscopiques, connaissance des systèmes contrôlés par le compas-étalon et connaissance de l'exploitation et de l'entretien des principaux types de compas gyroscopiques.

9. Pilotage automatique

Connaissance des systèmes et des procédures de pilotage automatique.

10. Radiotéléphonie at signalisation optique

a) Aptitude à transmettre et à recevoir des messages par signalisation lumineuse morse;

b) aptitude à utiliser le Code international de signaux;

c) connaissance des procédures radiotéléphoniques et aptitude à utiliser les radiotéléphones, notamment en matière de messages de détresse, d'urgence, de sécurité et de navigation.

11. Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie

a) Aptitude à organiser des exercices d'incendie;

b) connaissance des types d'incendie et des phénomènes chimiques intervenant dans les incendies;

c) connaissance des dispositifs de lutte contre l'incendie;

d) participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

12. Sauvetage

Aptitude à organiser des exercices d'abandon du navire et connaissance de l'utilisation des embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage, engins flottants et engins de sauvetage similaires, ainsi que de leur armement, notamment des appareils radioélectriques portatifs et des radiobalises pour la localisation des sinistres. Connaissance des techniques de la survie en mer.

13. Consignes en cas de situation critique

Connaissance des points énumérés à l'appendice approprié de la dernière édition du "Document destiné à servir de guide" de l'OMCI/OIT.

14. Manoeuvre et conduite du navire

Connaissance des questions suivantes :

a) effets du port en lourd, du tirant d'eau, de l'assiette, de la vitesse et de la profondeur d'eau sous la quille sur les cercles de giration et les distances d'arrêt;

b) effets des vents et des courants sur la conduite du navire;

c) sauvetage d'un homme à la mer;

d) accroupissement, hauts-fonds et effets analogues;

e) procédures correctes de mouillage et d'amarrage.

15. Stabilité du navire

a) Connaissance pratique et application des tables de stabilité, d'assiette et de contraintes, ainsi que des diagrammes et du matériel utilisé pour le calcul des contraintes;

b) connaissance des mesures fondamentales qui doivent être prises en cas de perte partielle de la flottabilité à l'état intact.

16. Anglais

Connaissance suffisante de la langue anglaise permettant à l'officier d'utiliser les cartes et autres publications nautiques, de comprendre les informations météorologiques et les messages concernant la sécurité et l'exploitation du navire, ainsi que de s'exprimer clairement dans ses communications avec les autres navires ou avec les stations côtières. Aptitude à comprendre et à utiliser le Vocabulaire normalisé de la navigation maritime de l'OMCI.

17. Construction du navire

Connaissance générale des principaux éléments de la structure d'un navire et de l'appellation correcte des différentes parties qui le composent.

18. Manutention et arrimage des cargaisons

Connaissance des principes de sécurité à observer lors des opérations de manutention et d'arrimage des cargaisons et de leur incidence sur la sécurité du navire.

19. Secours médical

Utilisation pratique des guides médicaux et des conseils donnés par radio, y compris l'aptitude à prendre des mesures efficaces en se fondant sur les renseignements ainsi obtenus, en cas d'accidents ou de maladies susceptibles de se produire à bord d'un navire.

20. Recherche et sauvetage

Connaissance du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'OMCI.

21. Prévention de la pollution du milieu marin

Connaissance des précautions qui doivent être observées pour prévenir la pollution du milieu marin.

Règle II/5

Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances des capitaines et des officiers de pont

1. Tout capitaine et tout officier de pont qui est titulaire d'un brevet et qui sert en mer ou a l'intention de reprendre du service en mer après une période à terre doit, pour pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, prouver à l'Administration à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans :

a) son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive; et

b) sa compétence professionnelle :

i) en justifiant d'un service en mer d'au moins un an en tant que capitaine ou officier de pont au cours des cinq dernières annéus; ou

ii) en ayant assumé des fonctions correspondant à celles que prescrit le brevet dont il est titulaire et qui sont considérées comme équivalant au moins au service en mer prescrit à l'alinéa i) ci-dessus; ou

iii) en remplissant l'une des conditions suivantes :

- avoir passé un test approuvé; ou
- avoir suivi avec succès un ou plusieurs cours approuvés; ou
- avoir effectué un service en mer approuvé d'au moins trois mois en tant qu'officier de pont à titre surnuméraire, immédiatement avant de reprendre le rang qui est le sien en vertu de son brevet.

2. L'Administration doit, en consultation avec les intéressés, assurer ou encourager la mise au point d'un ensemble de cours de recyclage et de mise à jour, facultatifs ou obligatoires, selon le cas, à l'intention des capitaines et des officiers de pont qui servent en mer, et notamment du personnel reprenant du service en mer. L'Administration doit faire en sorte que des dispositions soient prises pour permettre à tous les intéressés de suivre des cours adaptés à leur expérience et à leurs fonctions. Ces cours doivent être approuvés par l'Administration et porter notamment sur les changements intervenus dans la technologie maritime, ainsi que dans les règles et les recommandations internationales pertinentes relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin.

3. Tout capitaine et tout officier de pont doit, pour poursuivre son service à bord de navires pour lesquels des prescriptions spéciales en matière de formation ont été adoptées à l'échelle internationale, suivre avec succès la formation pertinente approuvée.

4. L'Administration doit faire en sorte que le texte des modifications récemment apportées aux règlements internationaux relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin soit mis à la disposition des navires qui relèvent de sa juridiction.

Règle II/6

Prescriptions minimales obligatoires applicables aux matelots faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle

1. Les prescriptions minimales applicables aux matelots faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux sont énoncées au paragraphe 2. Ces prescriptions ne sont pas celles requises pour l'obtention des certificats de capacité de matelot qualifié*, ni, sauf à bord des navires de dimensions restreintes, celles applicables à un matelot qui est le seul matelot à faire partie de l'équipe de quart à la passerelle. Les Administrations peuvent prévoir une formation plus poussée et exiger des qualifications supplémentaires dans le cas d'un matelot qui est le seul matelot à faire partie de l'équipe de quart à la passerelle.

2. Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux doit :

a) avoir 16 ans au moins;

b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

c) prouver à l'Administration :

i) qu'il a accompli un service en mer approuvé en s'initiant particulièrement, pendant six mois au moins, au quart à la passerelle;

ii) qu'il a suivi avec succès, soit avant l'embarquement, soit à bord d'un navire, une formation spéciale qui comportait un service en mer, d'une durée de deux mois au moins, conforme aux prescriptions de l'Administration;

---

* Il convient de se reporter à la Convention de l'OIT sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, ou à toute autre convention postérieure.

d) avoir acquis une expérience ou suivi une formation qui implique :

i) qu'il connaît les principes de base concernant la lutte contre l'incendie, les premiers soins, les techniques de survie des personnes, les risques pour la santé et la sécurité personnelle;

ii) qu'il peut comprendre les ordres donnés par l'officier de quart et se faire comprendre par celui-ci à propos de questions qui intéressent ses fonctions;

iii) qu'il peut gouverner et se conformer aux ordres de barre et qu'il connaît suffisamment le fonctionnement du compas magnétique et du compas gyroscopique pour s'acquitter de ses fonctions;

iv) qu'il peut assurer une veille visuelle et auditive adéquate et indiquer le relèvement approximatif d'un signal sonore, d'un feu ou de tout autre objet, en degrés ou en quarts;

v) qu'il est capable de passer du pilote automatique à la barre manuelle et inversement;

vi) qu'il sait se servir des systèmes de communication intérieure et des dispositifs d'alarme appropriés;

vii) qu'il connaît les signaux de détresse pyrotechniques;

viii) qu'il connaît les tâches à accomplir en cas de situation critique;

ix) qu'il connaît les termes et les définitions appropriés à ses fonctions qui sont utilisés à bord du navire.

3. Il est possible d'acquérir l'expérience, d'accomplir le service ou de suivre la formation prévus aux alinéas c) et d) du paragraphe 2 en s'acquittant de fonctions ayant trait au quart à la passerelle, mais seulement si ces fonctions sont exercées sous la surveillance directe du capitaine, de l'officier chargé du quart à la passerelle ou d'un matelot qualifié.

4. Les Administrations doivent veiller à ce qu'un document officiel soit délivré à tout matelot qui, par son expérience et sa formation, possède les qualifications nécessaires pour faire partie d'une équipe de quart à la passerelle conformément aux prescriptions de la présente règle, ou que toutes mentions utiles soient dûment inscrites sur le document qu'il détient.

5. L'Administration peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de la présente règle s'il a servi, dans des fonctions appropriées, dans le service "pont" pendant une période d'un an au moins au cours des cinq années qui ont précédé l'entrée en vigueur de la Convention pour ladite Administration.

Règle II/7

Principes fondamentaux à observer lors de la veille au port

1. A bord de tout navire amarré ou à l'ancre en toute sécurité dans des conditions normales au port, le capitaine doit prendre des mesures pour qu'une veille adéquate et efficace soit assurée à des fins de sécurité.

2. En organisant les quarts, on doit tenir compte des dispositions de la "Recommandation sur les principes et les directives d'exploitation à l'intention des officiers de pont chargés de la veille au port" et de la "Recommandation sur les principes et directives d'exploitation à l'intention des officiers mécaniciens chargés de la veille dans la machine au port" adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

Règle II/8

Prescriptions minimales obligatoires pour la veille au port à bord de navires transportant des marchandises dangereuses

1. Le capitaine d'un navire transportant des marchandises en vrac qui sont dangereuses - que ce soit parce qu'elles sont, ou peuvent être, explosibles, inflammables, toxiques, préjudiciables à la santé ou qu'elles risquent de polluer l'environnement - doit faire en sorte

qu'une veille efficace sur le pont et dans la machine soit assurée grâce à la présence à bord d'un ou de plusieurs officiers dûment qualifiés et, le cas échéant, de matelots, même lorsque le navire est amarré ou à l'ancre dans le port en toute sécurité.

2. Le capitaine d'un navire transportant autrement qu'en vrac des marchandises qui sont dangereuses - que ce soit parce qu'elles sont, ou peuvent être, explosibles, inflammables, toxiques, préjudiciables à la santé ou qu'elles risquent de polluer l'environnement - doit, lorsqu'il prend des dispositions pour que soit assurée une veille efficace, tenir pleinement compte de la nature, de la quantité, de l'emballage et de l'arrimage des marchandises dangereuses, ainsi que de toute condition particulière existant à bord, à flot et à terre.

3. En organisant les quarts, on doit tenir dûment compte des dispositions de la "Recommandation sur les principes et les directives d'exploitation à l'intention des officiers de pont chargés de la veille au port" et de la "Recommandation sur les principes et directives d'exploitation à l'intention des officiers mécaniciens chargés de la veille dans la machine au port" adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

CHAPITRE III

SERVICE "MACHINE"

Règle III/1

Principes fondamentaux à observer lors du quart dans la machine

1. Les Parties doivent appeler l'attention des propriétaires de navires, des exploitants de navires, des capitaines, des chefs mécaniciens et du personnel de quart sur les principes suivants qui doivent être observés pour assurer en tout temps la sécurité du quart dans la machine.

2. Dans la présente règle, le mot "quart" désigne soit un groupe de personnes composant l'équipe de quart, soit la période de service d'un officier mécanicien, que la présence de cet officier dans les locaux de machines soit requise ou non.

3. Les principes fondamentaux énumérés ci-dessous, sans que la liste en soit limitative, doivent être observés à bord de tous les navires.

4. Généralités

a) Le chef mécanicien de tout navire est tenu de vérifier, en consultation avec le capitaine, que les dispositions relatives au quart permettent d'assurer celui-ci en toute sécurité. Pour décider de la composition de l'équipe de quart, qui peut comprendre des mécaniciens compétents, on doit prendre notamment en considération les facteurs suivants :

i) le type de navire;

ii) le type et l'état des machines;

iii) les modes spéciaux d'exploitation dictés par exemple par les conditions météorologiques, les glaces, les eaux contaminées, les eaux peu profondes, les situations critiques, la lutte contre les avaries ou la lutte contre la pollution;

iv) les qualifications et l'expérience des membres de l'équipe de quart;

v) la sécurité de la vie humaine, du navire, de la cargaison et du port et la protection de l'environnement;

vi) l'observation des règles internationales, nationales et locales;

vii) le maintien de l'exploitation courante du navire.

b) Sous l'autorité du chef mécanicien, l'officier mécanicien chargé du quart doit assurer l'inspection, la bonne marche et l'essai, selon les besoins, de toutes les machines et de tout le matériel dont il a la responsabilité. L'officier mécanicien chargé du quart est le représentant du chef mécanicien et il est essentiellement responsable, à tout moment, de la sécurité et de l'efficacité du fonctionnement et de l'entretien du matériel mécanique intéressant la sécurité du navire.

c) Le chef mécanicien doit, en consultation avec le capitaine, définir à l'avance les approvisionnements requis pour l'itinéraire prévu en tenant compte des besoins en combustible, eau, huiles de graissage, produits chimiques, pièces courantes et autres pièces de rechange, outils et fournitures, ainsi que de tous autres besoins.

5. Exploitation

a) L'officier mécanicien chargé du quart doit veiller à ce que les dispositions existantes en matière de quart soient observées. Sous son autorité générale, les mécaniciens, s'ils sont affectés au quart, sont tenus d'aider à assurer la sécurité et l'efficacité du fonctionnement de l'appareil de propulsion et du matériel auxiliaire.

b) Au commencement du quart dans la machine, il faut vérifier les paramètres courants de fonctionnement et l'état de toutes les machines. Il convient de noter toute machine qui ne fonctionne pas correctement, risque de mal fonctionner ou nécessite un entretien particulier, ainsi que toutes les mesures déjà prises. On doit prévoir d'autres mesures s'il y a lieu.

c) L'officier mécanicien chargé du quart doit s'assurer que le ou les appareils de propulsion principaux et dispositifs auxiliaires font l'objet d'une surveillance constante, que les locaux des machines et de l'appareil à gouverner sont inspectés à des intervalles appropriés et que des mesures adéquates sont prises pour remédier à tout mauvais fonctionnement qui serait découvert.

d) Lorsque les locaux des machines sont exploités en présence de personnel, l'officier mécanicien chargé du quart doit être prêt en tout temps à faire fonctionner rapidement l'appareil de propulsion s'il est nécessaire de procéder à un changement ou à un renversement d'allure. Si les locaux des machines sont exploités sans présence permanente de personnel, l'officier mécanicien de service chargé du quart doit immédiatement être disponible et pouvoir être affecté à la garde de ces locaux.

e) On doit exécuter promptement tous les ordres de la passerelle et noter tous les changements ou renversements d'allure de l'appareil de propulsion principal, sauf lorsque l'Administration établit qu'en raison des dimensions ou des caractéristiques d'un navire donné il est impossible de prendre ces notes. L'officier mécanicien chargé du quart doit veiller à ce que les commandes de l'appareil de propulsion principal, lorsque celui-ci fonctionne manuellement, soient continuellement gardées, que ce soit en position d'attente ou au cours de manoeuvres.

f) L'officier mécanicien chargé du quart ne doit se voir confier ni entreprendre aucune tâche susceptible de le gêner dans la surveillance de l'appareil de propulsion principal et du matériel connexe et il doit s'assurer que l'appareil de propulsion principal et le matériel auxiliaire font l'objet d'une surveillance constante jusqu'à ce qu'il ait été relevé comme il convient.

g) Il convient d'accorder l'attention voulue à la maintenance et à l'entretien de toutes les machines, y compris des systèmes mécaniques, électriques, hydrauliques et pneumatiques, de leurs commandes et du matériel connexe de sécurité, du matériel de tous les systèmes de service des locaux, ainsi qu'à la consignation des données concernant l'utilisation des approvisionnements et du matériel de rechange.

h) Le chef mécanicien doit veiller à ce que l'officier mécanicien chargé du quart soit informé de toutes les opérations d'entretien préventif, de lutte contre les avaries ou de réparation qui doivent être exécutées pendant le quart. L'officier mécanicien chargé du quart doit veiller à isoler, mettre hors circuit et régler toutes les machines dont il a la responsabilité et sur lesquelles il faut travailler, et il doit noter tous les travaux effectués.

i) Avant d'être relevé, l'officier mécanicien chargé du quart doit s'assurer que tous les événements relatifs aux machines principales et auxiliaires ont été dûment consignés.

j) Afin d'éviter de mettre en danger la sécurité du navire et de l'équipage, l'officier mécanicien chargé du quart doit aviser immédiatement la passerelle dans les cas suivants incendie, manoeuvres sur le point d'être effectuées dans les locaux des machines qui peuvent entraîner une réduction de l'allure du navire, défaillance imminente de l'appareil à gouverner, arrêt de l'appareil de propulsion du navire, ou encore toute variation de la production d'énergie électrique ou menace similaire pour la sécurité du navire. Cette notification doit être faite si possible avant que les changements n'interviennent, de façon à donner à la passerelle un maximum de temps pour prendre toutes les mesures possibles en vue d'éviter un éventuel accident de mer.

k) Quand la chambre des machines est mise en attente, l'officier mécanicien chargé du quart doit veiller à ce que toutes les machines et tout l'équipement pouvant servir à la manoeuvre soient prêts à fonctionner immédiatement et à ce qu'il existe une réserve d'énergie suffisante pour l'appareil à gouverner et pour les autres besoins.

6. Prescriptions applicables au quart

a) Tout membre de l'équipe de quart doit bien connaître les fonctions de veille qui lui sont assignées. De plus, il doit, en ce qui concerne le navire :

i) connaître le fonctionnement des systèmes de communication intérieure appropriés;

ii) connaître les issues de secours partant des locaux de machines;

iii) connaître les systèmes d'alarme de la chambre des machines et pouvoir distinguer les différentes alarmes, et spécialement l'alarme du CO_2;

iv) connaître les emplacements et l'utilisation du matériel de lutte contre l'incendie dans les locaux de machines.

b) Lorsque le navire fait route, la composition de l'équipe de quart doit être en tout temps adéquate pour faire fonctionner en toute sécurité toutes les machines qui servent à l'exploitation du navire, que ce soit automatiquement ou manuellement, et doit être adaptée aux circonstances et aux conditions du moment. A cette fin, il convient notamment de prendre en considération ce qui suit :

i) la surveillance adéquate, en tout temps, des machines servant à exploiter le navire en toute sécurité;

ii) l'état et la fiabilité de tout appareil de propulsion et appareil à gouverner télécommandés et de leurs commandes, l'emplacement des commandes et les consignes du passage à un mode de fonctionnement manuel en cas de panne ou en cas de situation critique;

iii) l'emplacement et le fonctionnement des appareils et des dispositifs fixes permettant de détecter, d'éteindre et de circonscrire l'incendie;

iv) l'utilisation et l'état de fonctionnement du matériel auxiliaire, de réserve et de secours nécessaire à la sécurité de la navigation et des opérations de mouillage ou d'accostage du navire;

v) les opérations et méthodes qui sont nécessaires pour entretenir les installations de machines et en assurer le bon fonctionnement dans toutes les conditions d'exploitation du navire;

vi) toutes les autres tâches que l'équipe de quart peut être amenée à accomplir par suite de circonstances d'exploitation particulières.

c) A un mouillage non abrité, le chef mécanicien doit demander au capitaine si les dispositions relatives au quart seront ou non semblables à celles prévues lorsque le navire fait route.

7. Aptitude au quart

Le système de quart doit être tel que l'efficacité du quart ne soit pas compromise par la fatigue. Le chef mécanicien doit répartir les tâches de façon que, lors du premier quart au commencement d'un voyage et lors des relèves ultérieures, les équipes de quart soient suffisamment reposées et aptes à remplir leurs tâches.

8. Protection du milieu marin

Tous les officiers mécaniciens et les mécaniciens doivent être conscients de la gravité des conséquences que peut avoir une pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin; ils doivent prendre toutes les précautions possibles pour empêcher une telle pollution, notamment en appliquant les règles internationales et les règlements portuaires pertinents.

Règle III/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW

1. Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

a) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

b) satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance d'un brevet d'officier mécanicien chargé du quart; et

i) pour le brevet de second mécanicien, justifier d'au moins 12 mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien adjoint ou d'officier mécanicien;

ii) pour le brevet de chef mécanicien, justifier d'au moins 36 mois de service en mer approuvé, dont au moins 12 en tant qu'officier mécanicien assumant des fonctions de responsabilité avec les qualifications requises pour occuper un poste de second mécanicien;

c) avoir suivi un cours pratique approuvé d'entraînement à la lutte contre l'incendie;

d) avoir passé les examens appropriés à la satisfaction de l'Administration. Ces examens doivent porter sur les disciplines énoncées dans l'appendice à la présente règle, mais l'Administration peut modifier ces prescriptions si elle le juge nécessaire, dans le cas des officiers des navires dont la puissance propulsive est limitée et qui effectuent des voyages à proximité du littoral, en tenant compte de l'incidence de cette modification sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

3. La formation visant à fournir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit tenir compte des règles et des recommandations internationales pertinentes.

4. L'étendue des connaissances requises au titre des différents paragraphes de l'appendice peut varier selon que le brevet est délivré à un chef mécanicien ou à un second mécanicien.

Appendice à la règle III/2

Connaissances minimales requises pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats désireux d'obtenir un brevet de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW. Etant donné que le second mécanicien doit être prêt en toutes circonstances à assumer les responsabilités qui incombent au chef mécanicien, l'examen doit permettre de vérifier l'aptitude des candidats à assimiler toutes les informations qui ont trait à l'exploitation en toute sécurité des machines du navire.

2. S'agissant de l'alinéa a) du paragraphe 4 ci-après, l'Administration peut dispenser un candidat de connaître les caractéristiques des machines propulsives autres que l'appareil de propulsion auquel s'applique le brevet. Un brevet délivré à ce titre n'est pas valable pour les catégories de machines qui font l'objet de cette dispense, sauf si l'officier mécanicien prouve à l'Administration qu'il possède les compétences requises dans ce domaine. Toute dispense de cet ordre doit être consignée sur le brevet.

3. Tout candidat doit justifier de connaissances théoriques dans les domaines suivants ·

a) thermodynamique et transmission de chaleur:

b) mécanique et hydromécanique;

c) principes du fonctionnement des installations motrices de bord (moteurs diesel, turbines à vapeur et à gaz) et des appareils de réfrigération;

d) propriétés physiques et chimiques des combustibles et lubrifiants;

e) technologie des matériaux;

f) propriétés chimiques et physiques de l'incendie et des agents d'extinction;

g) électrotechnique et électronique marines et équipement électrique marin;

h) principes fondamentaux de l'automatisation, de l'instrumentation et des dispositifs de commande;

i) architecture navale et construction du navire, y compris les mesures de contrôle de l'avarie.

4. Tout candidat doit justifier de connaissances pratiques suffisantes au moins dans les domaines suivants

a) fonctionnement et entretien

i) des moteurs diesel marins;

ii) des groupes de propulsion à vapeur marins;

iii) des turbines à gaz marines;

b) fonctionnement et entretien des machines auxiliaires, et notamment des systèmes de pompage et de tuyautages, des chaudières et des appareils à gouverner auxiliaires;

c) fonctionnement, mise à l'essai et entretien des appareils électriques et des commandes;

d) fonctionnement et entretien des appareils de manutention de la cargaison et des appareils mécaniques de pont;

e) détection des pannes de machines, localisation des pannes et prévention des dommages;

f) méthodes concernant la sécurité de l'entretien et des réparations;

g) méthodes et moyens de prévention, de détection et d'extinction de l'incendie;

h) méthodes et moyens de prévention de la pollution de l'environnement par les navires;

i) règles à observer pour prévenir la pollution du milieu marin;

j) effets de la pollution marine sur l'environnement;

k) premiers soins à apporter aux blessures qui peuvent se produire dans les locaux de machines et utilisation du matériel de soins d'urgence;

l) rôle et utilisation des engins de sauvetage;

m) méthode de contrôle de l'avarie;

n) règles de sécurité du travail.

5. Tout candidat doit justifier d'une connaissance des règles de droit maritime international énoncées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et responsabilités particulières du personnel du service "machine", et notamment de celles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin. L'étendue de la connaissance de la législation maritime nationale est laissée à la discrétion de l'Administration, mais cette connaissance doit englober les dispositions nationales en vue de la mise en oeuvre des conventions et accords internationaux.

6. Tout candidat doit justifier d'une connaissance de la gestion, de l'organisation et de la formation du personnel à bord des navires.

Règle III/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3 000 kW

1. Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3 000 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit

a) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

b) satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance d'un brevet d'officier mécanicien chargé du quart et ·

i) pour le brevet de second mécanicien, justifier d'au moins 12 mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien adjoint ou d'officier mécanicien;

ii) pour le brevet de chef mécanicien, justifier d'au moins 24 mois de service en mer approuvé dont au moins 12 avec les qualifications requises pour occuper un poste de second mécanicien;

c) avoir suivi un cours pratique approuvé d'entraînement à la lutte contre l'incendie;

d) avoir passé les examens appropriés à la satisfaction de l'Administration. Ces examens doivent porter sur les disciplines énoncées dans l'appendice à la présente règle, mais l'Administration peut modifier les prescriptions en matière d'examen et de service en mer dans le cas des officiers des navires qui effectuent des voyages à proximité du littoral, en tenant compte des types de commandes automatiques et de télécommandes dont le navire est équipé et de l'incidence de cette modification sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

3. La formation visant à fournir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit tenir compte des règles et des recommandations internationales pertinentes.

4. L'étendue des connaissances requises au titre des différents paragraphes de l'appendice peut varier selon que le brevet est délivré à un chef mécanicien ou à un second mécanicien.

5. Tout officier mécanicien qualifié pour servir en tant que second mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW peut servir en tant que chef mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance inférieure à 3 000 kW, à condition qu'il puisse justifier d'au moins 12 mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien occupant des fonctions de responsabilité.

Appendice à la règle III/3

Connaissances minimales requises pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3 000 kW

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats désireux d'obtenir un brevet de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3 000 kW. Etant donné que le second mécanicien doit être prêt en toutes circonstances à assumer les responsabilités qui incombent au chef mécanicien, l'examen doit permettre de vérifier l'aptitude des candidats à assimiler toutes les informations qui ont trait à l'exploitation en toute sécurité des machines du navire.

2. S'agissant de l'alinéa d) du paragraphe 3 et de l'alinéa a) du paragraphe 4 ci-après, l'Administration peut dispenser un candidat de connaître les caractéristiques des machines propulsives autres que l'appareil de propulsion auquel s'applique le brevet. Un brevet délivré à ce titre n'est pas valable pour les catégories de machines qui font l'objet de cette dispense, sauf si l'officier mécanicien prouve à l'Administration qu'il possède les compétences requises dans ce domaine. Toute dispense de cet ordre doit être consignée sur le brevet.

3. Tout candidat doit justifier de connaissances théoriques élémentaires suffisantes pour comprendre les principes fondamentaux des questions suivantes :

a) procédés de combustion;

b) transmission de chaleur;

c) mécanique et hydromécanique;

d) i) moteurs diesel marins;

ii) groupes de propulsion à vapeur marins;

iii) turbines à gaz marines;

e) appareils à gouverner;

f) propriétés des combustibles et des lubrifiants;

g) propriétés des matériaux;

h) agents d'extinction de l'incendie;

i) équipement électrique marin;

j) automatisation, instruments et dispositifs de commande;

k) construction du navire, y compris les mesures de contrôle de l'avarie;

l) systèmes auxiliaires.

4. Tout candidat doit justifier de connaissances pratiques suffisantes, au moins dans les domaines suivants

a) fonctionnement et entretien

i) des moteurs diesel marins;

ii) des groupes de propulsion à vapeur marins;

iii) des turbines à gaz marines;

b) fonctionnement et entretien des machines et systèmes auxiliaires, y compris les appareils à gouverner;

c) fonctionnement, mise à l'essai et entretien des appareils électriques et des commandes;

d) fonctionnement et entretien des appareils de manutention de la cargaison et des appareils mécaniques de pont;

e) détection des pannes de machines, localisation des pannes et prévention des dommages;

f) méthodes concernant la sécurité de l'entretien et des réparations;

g) méthodes et moyens de prévention, de détection et d'extinction de l'incendie;

h) règles à observer pour prévenir la pollution du milieu marin, et méthodes et moyens de prévention de cette pollution;

i) premiers soins à apporter aux blessures qui peuvent se produire dans les locaux de machines et utilisation du matériel de soins d'urgence;

j) rôle et utilisation des engins de sauvetage;

k) méthodes de contrôle de l'avarie, notamment mesures à prendre en cas d'envahissement de la chambre des machines par l'eau de mer;

l) règles de sécurité du travail.

5. Tout candidat doit justifier d'une connaissance des règles de droit maritime international énoncées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et responsabilités particulières du personnel du service "machine", et notamment de celles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin. L'étendue de la connaissance de la législation maritime nationale est laissée à la discrétion de l'Administration, mais cette connaissance doit englober les dispositions nationales en vue de la mise en oeuvre des conventions et accords internationaux.

6. Tout candidat doit justifier d'une connaissance de la gestion, de l'organisation et de la formation du personnel à bord des navires.

Règle III/4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier mécanicien chargé du quart dans une chambre des machines gardée de type classique ou d'officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel

1. Tout officier mécanicien chargé du quart dans une chambre des machines gardée de type classique et tout officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil propulsif principal a une puissance égale ou supérieure à 750 kW doit otre titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit

a) avoir 18 ans au moins;

b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

c) avoir suivi pendant au moins trois ans au total un enseignement ou une formation en rapport avec les fonctions de mécanicien de navire;

d) avoir servi en mer pendant une période suffisante, cette période pouvant être comprise dans celle de trois ans mentionnée à l'alinéa c);

e) prouver à l'Administration qu'il possède une connaissance théorique et pratique suffisante du fonctionnement et de l'entretien des machines marines pour pouvoir assumer les fonctions d'officier mécanicien;

f) avoir suivi un cours pratique approuvé de lutte contre l'incendie;

g) connaître les règles de sécurité du travail.

L'Administration peut modifier les prescriptions des alinéas c) et d) dans le cas des officiers mécaniciens des navires dont l'appareil propulsif principal a une puissance inférieure à 3 000 kW et qui effectuent des voyages à proximité du littoral, en tenant compte de l'incidence de cette modification sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

3. Tout candidat doit connaître le fonctionnement et l'entretien des machines principales et auxiliaires, ainsi que les dispositions réglementaires pertinentes. Ses connaissances doivent également porter sur les points spécifiés ci-après au moins :

a) Tenue du quart

i) Consignes à observer lors de la prise du quart;

ii) tâches à exécuter régulièrement pendant le quart;

iii) tenue du journal de la machine et importance des indications qui y sont consignées;

iv) consignes à observer lors de la relève du quart.

b) Machines principales et machines auxiliaires

i) Concours à apporter pour la mise en service des machines principales et des machines auxiliaires;

ii) fonctionnement des chaudières à vapeur, et notamment des systèmes de combustion;

iii) méthodes de vérification du niveau de l'eau dans les chaudières à vapeur et mesures à prendre si ce niveau est anormal;

iv) localisation des défaillances classiques des machines et appareils de la chambre des machines et des chaufferies et mesures à prendre pour éviter les dommages.

c) Systèmes de pompage

i) Opérations courantes de pompage;

ii) fonctionnement des dispositifs d'assèchement des cales et de pompage du ballast et de la cargaison.

d) Station génératrice

Préparation, mise en route, raccordement et permutation des alternateurs ou des génératrices.

e) Mesures de sécurité et consignes en cas de situation critique

i) Précautions à observer pendant le quart et mesures à prendre immédiatement en cas d'incendie ou d'accident, notamment en ce qui concerne les circuits d'hydrocarbures;

ii) mesures à prendre pour isoler de manière sûre les machines et appareils électriques et autres avant d'autoriser les membres du personnel à y effectuer des travaux.

f) Mesures contre la pollution

Précautions à prendre pour prévenir la pollution de l'environnement par les hydrocarbures, les résidus de cargaisons, les eaux usées, la fumée et autres polluants. Utilisation du matériel de prévention de la pollution, y compris les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures, les citernes de décantation et les dispositifs d'évacuation des eaux usées.

g) Premiers soins

Premiers soins élémentaires à apporter aux blessures qui peuvent se produire dans un local de machines.

4. Si les installations de machines d'un navire ne comprennent pas de chaudière à vapeur, l'Administration peut dispenser un candidat d'avoir les connaissances requises aux alinéas b) ii) et b) iii) du paragraphe 3. Un brevet délivré à ce titre n'est pas valable pour servir à bord des navires dont les installations de machines comprennent des chaudières à vapeur, sauf si l'officier mécanicien prouve à l'Administration qu'il possède les compétences requises dans ce domaine. Toute dispense de cet ordre doit être consignée sur le brevet.

5. La formation visant à fournir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit tenir compte des règles et des recommandations internationales pertinentes.

Règle III/5

Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances des officiers mécaniciens

1. Tout officier mécanicien qui est titulaire d'un brevet et qui sert en mer ou a l'intention de reprendre du service en mer après une période à terre doit, pour pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer au rang correspondant à son brevet, prouver à l'Administration à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans :

a) son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

b) sa compétence professionnelle :

i) en justifiant d'un service approuvé d'au moins un an en tant qu'officier mécanicien au cours des cinq dernières années; ou

ii) en ayant assumé des fonctions correspondant à celles que prescrit le brevet dont il est titulaire et qui sont considérées comme équivalant au moins au service en mer prescrit à l'alinéa i) ci-dessus; ou

iii) en remplissant l'une des conditions suivantes :

- avoir passé un test approuvé; ou

- avoir suivi avec succès un ou plusieurs cours approuvés; ou

- avoir effectué un service en mer approuvé d'au moins trois mois en tant qu'officier mécanicien surnuméraire ou à un grade inférieur à celui qui correspond à son brevet, immédiatement avant de reprendre le rang qui est le sien en vertu de son brevet.

2. Le cours ou les cours mentionnés à l'alinéa iii) ci-dessus doivent tenir compte, notamment, des changements intervenus dans les règles et recommandations internationales pertinentes relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin.

3. L'Administration doit faire en sorte que le texte des modifications récemment apportées aux règlements internationaux relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin soit mis à la disposition des navires qui relèvent de sa juridiction.

Règle III/6

Prescriptions minimales obligatoires applicables aux mécaniciens faisant partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines

1. Les prescriptions minimales applicables à un mécanicien qui fait partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines sont énoncées au paragraphe 2. Ces prescriptions ne concernent pas

a) un mécanicien nommé adjoint de l'officier mécanicien chargé du quart;*

* Il convient de se reporter à la résolution 9 - "Recommandation sur les prescriptions minimales applicables à un mécanicien nommé adjoint de l'officier mécanicien chargé du quart" adoptée par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

b) un mécanicien en cours de formation;

c) un mécanicien qui s'acquitte, lors du quart, de fonctions non spécialisées.

2. Tout mécanicien faisant partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines doit :

a) avoir 16 ans au moins;

b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

c) prouver à l'Administration :

i) qu'il a acquis une expérience ou suivi une formation en ce qui concerne la lutte contre l'incendie, les premiers soins élémentaires, les techniques de survie des personnes, les risques pour la santé et la sécurité personnelle;

ii) qu'il peut comprendre les ordres qui lui sont donnés et se faire comprendre sur les questions qui intéressent ses fonctions;

d) prouver à l'Administration :

i) qu'il a acquis une expérience à terre intéressant ses fonctions en mer et complétée par une période adéquate de service en mer, conformément aux prescriptions de l'Administration;

ii) qu'il a suivi une formation spéciale soit avant l'embarqueme[nt] soit à bord, qui comprend une période adéquate de service en mer, conformément aux prescriptions de l'Administration; ou

iii) qu'il a accompli un service en mer approuvé de six mois au moins.

3. Tout mécanicien faisant partie d'une équipe de quart doit connaître

a) les procédures à suivre lors du quart dans la chambre des machines et les opérations normalement prévues dans le cadre d'un quart qui intéressent ses fonctions;

b) les règles de sécurité du travail à observer lors des opérations effectuées dans la chambre des machines;

c) les termes utilisés dans les locaux de machines ainsi que les noms des machines et des équipements qui intéressent ses fonctions;

d) les méthodes élémentaires de protection de l'environnement.

4. Tout mécanicien chargé de surveiller une chaudière doit connaître les consignes de sécurité liées au fonctionnement des chaudières et pouvoir maintenir l'eau et la pression de vapeur aux niveaux voulus.

5. Tout mécanicien faisant partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines doit être familiarisé avec les fonctions dont il doit s'acquitter lors du quart dans les locaux de machines à bord du navire sur lequel il doit servir. En particulier, il doit, en ce qui concerne ce navire :

a) savoir se servir des systèmes appropriés de communication intérieure;

b) connaître les issues de secours partant des locaux de machines;

c) connaître les dispositifs d'alarme de la chambre des machines, pouvoir distinguer les différentes alarmes et reconnaître notamment les alarmes aux gaz d'extinction de l'incendie;

d) connaître l'emplacement et l'emploi du matériel de lutte contre l'incendie dans les locaux de machines.

6. L'Administration peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de la présente règle s'il a servi, dans des fonctions appropriées, dans le service "machine" pendant une période d'un an au moins au cours des cinq années qui ont précédé l'entrée en vigueur de la Convention pour ladite Administration.

CHAPITRE IV

SERVICE RADIOELECTRIQUE

VEILLE RADIOELECTRIQUE ET ENTRETIEN DU MATERIEL

Note explicative :

Les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans les Règlements des radiocommunications et les dispositions relatives à la veille radioélectrique de sécurité et à l'entretien du matériel sont énoncées dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et dans les Règlements des radiocommunications, tels que ces instruments peuvent être modifiés et sous leur forme en vigueur. Il convient de se reporter également aux résolutions pertinentes adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

Règle IV/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier radioélectricien

1. Tout officier radioélectricien chargé de diriger ou d'effectuer les tâches relatives au service radioélectrique à bord d'un navire doit être titulaire d'un ou de plusieurs brevets appropriés délivrés ou reconnus par l'Administration conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications et avoir accompli un stage professionnel suffisant.

2. En outre, un officier radioélectricien doit :

a) avoir 18 ans au moins;

b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive et son élocution;

c) satisfaire aux prescriptions de l'appendice à la présente règle.

3. Tout candidat à un brevet doit être tenu de passer un ou plusieurs examens à la satisfaction de l'Administration intéressée.

4. Le niveau des connaissances requises pour la délivrance des brevets doit être suffisant pour permettre à l'officier radioélectricien de s'acquitter de ses fonctions en toute sécurité et avec efficacité. L'Administration doit fixer le niveau approprié des connaissances et la formation permettant de donner ces connaissances et une expérience pratique en tenant compte des prescriptions des Règlements des radiocommunications et de l'appendice à la présente règle. Les Administrations doivent également prendre en considération les résolutions pertinentes adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets et les recommandations pertinentes de l'OMCI.

Appendice à la règle IV/1

Connaissances et formation supplémentaires minimales requises des officiers radioélectriciens

Outre les connaissances et la formation requises pour la délivrance d'un brevet conformément aux Règlements des radiocommunications, les officiers radioélectriciens doivent avoir acquis des connaissances et une formation, y compris une formation pratique, dans les domaines suivants :

a) services radioélectriques devant être assurés dans les situations critiques, y compris :

i) abandon du navire;

ii) incendie à bord du navire;

iii) panne partielle ou totale de la station radioélectrique;

b) manoeuvre des embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que des engins flottants et utilisation de leur équipement, et notamment des appareils radioélectriques portatifs et fixes pour embarcations et radeaux de sauvetage et des radiobalises pour la localisation des sinistres;

c) survie en mer;

d) premiers soins;

e) protection et lutte contre l'incendie, notamment en ce qui concerne l'installation radioélectrique;

f) mesures préventives destinées à assurer la sécurité du navire et du personnel en ce qui concerne les risques afférents au matériel radioélectrique, y compris les dangers dus à l'électricité ou aux rayonnements et les dangers d'origine chimique ou mécanique;

g) utilisation du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'OMCI, notamment en ce qui concerne les radiocommunications;

h) systèmes et méthodes d'indication de la position des navires;

i) utilisation du Code international de signaux et du Vocabulaire normalisé de la navigation maritime de l'OMCI;

j) systèmes et méthodes d'obtention d'avis médicaux par radio.

Règle IV/2

Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances des officiers radioélectriciens

1. Tout officier radioélectricien titulaire d'un ou de plusieurs brevets délivrés ou reconnus par l'Administration doit, afin de pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, être tenu de prouver à l'Administration

a) à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans, son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive et son élocution;

b) ses compétences professionnelles

i) en justifiant d'un service approuvé dans les radiocommunications en tant qu'officier radioélectricien, sans interruption continue d'une durée supérieure à cinq ans;

ii) dans le cas d'une telle interruption, en passant un test approuvé ou en suivant avec succès un ou plusieurs cours approuvés de formation en mer ou à terre qui doivent notamment porter sur les questions concernant directement la sauvegarde de la vie humaine en mer et le matériel moderne de radiocommunications, mais qui peuvent porter également sur le matériel de radionavigation.

2. Lorsque des méthodes, des appareils ou des pratiques d'un caractère nouveau sont introduits à bord des navires autorisés à battre son pavillon, l'Administration peut exiger que les officiers radioélectriciens passent un test approuvé ou suivent avec succès un cours ou plusieurs cours appropriés de formation en mer ou à terre qui portent tout particulièrement sur les fonctions en matière de sécurité.

3. Afin de pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer à bord de navires de types particuliers pour lesquels des prescriptions spéciales en matière de formation ont été adoptées à l'échelle internationale, tout officier radioélectricien doit recevoir avec succès la formation ou être reçu aux examens approuvés, qui doivent tenir compte des règles et recommandations internationales pertinentes.

4. L'Administration doit faire en sorte que le texte des modifications apportées récemment aux règlements internationaux relatifs aux radiocommunications en ce qui concerne la sauvegarde de la vie humaine en mer soit mis à la disposition des navires qui relèvent de sa juridiction.

5. Les Administrations sont invitées, en consultation avec les intéressés, à assurer ou encourager la mise au point d'un ensemble de cours de recyclage et de mise à jour, facultatifs ou obligatoires selon le cas, en mer ou à terre, à l'intention des officiers radioélectriciens qui servent en mer, et notamment de ceux qui reprennent du service en mer. Ces cours doivent porter sur les questions qui concernent directement les fonctions de l'officier

radioélectricien en matière de radiocommunications et ils doivent inclure les changements intervenus dans la technique des radiocommunications maritimes, ainsi que dans les règles et recommandations* internationales pertinentes relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Règle IV/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'opérateur radiotéléphoniste

1. Tout opérateur radiotéléphoniste chargé de diriger ou d'effectuer les tâches relatives au service radioélectrique à bord d'un navire doit être titulaire d'un ou de plusieurs brevets appropriés délivrés ou reconnus par l'Administration conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications.

2. En outre, ledit opérateur radiotéléphoniste d'un navire à bord duquel la présence d'une station radiotéléphonique est prescrite par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doit

a) avoir 18 ans au moins;

b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive et son élocution;

c) satisfaire aux prescriptions de l'appendice à la présente règle.

3. Tout candidat à un brevet doit être tenu de passer un ou plusieurs examens à la satisfaction de l'Administration intéressée.

4. Le niveau des connaissances requises pour la délivrance des brevets doit être suffisant pour permettre à l'opérateur radiotéléphoniste de s'acquitter de ses fonctions en toute sécurité et avec efficacité. L'Administration doit fixer le niveau approprié des connaissances et la formation permettant de donner ces connaissances et une expérience pratique en tenant compte des

---

* Y compris toute recommandation de l'OMCI relative à l'amélioration du système de détresse maritime.

prescriptions des Règlements des radiocommunications et de l'appendice à la présente règle. Les Administrations doivent également prendre en considération les résolutions pertinentes adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets et les recommandations pertinentes de l'OMCI.

Appendice à la règle IV/3

Connaissances et formation supplémentaires minimales requises des opérateurs radiotéléphonistes

Outre les connaissances et la formation requises pour la délivrance d'un brevet conformément aux Règlements des radiocommunications, les opérateurs radiotéléphonistes doivent avoir acquis des connaissances et une formation, y compris une formation pratique, dans les domaines suivants :

a) services radioélectriques devant être assurés dans les situations critiques, y compris :

i) abandon du navire;

ii) incendie à bord du navire;

iii) panne partielle ou totale de la station radioélectrique;

b) manoeuvre des embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que des engins flottants et utilisation de leur équipement, et notamment des appareils radioélectriques portatifs et fixes pour embarcations et radeaux de sauvetage et des radiobalises pour la localisation des sinistres;

c) survie en mer;

d) premiers soins;

e) protection et lutte contre l'incendie, notamment en ce qui concerne l'installation radioélectrique;

f) mesures préventives destinées à assurer la sécurité du navire et du personnel en ce qui concerne les risques afférents au matériel radioélectrique, y compris les dangers dus à l'électricité ou aux rayonnements et les dangers d'origine chimique ou mécanique;

g) utilisation du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'OMCI, notamment en ce qui concerne les radiocommunications;

h) systèmes et méthodes d'indication de la position des navires;

i) utilisation du Code international de signaux et du Vocabulaire normalisé de la navigation maritime de l'OMCI;

j) systèmes et méthodes d'obtention d'avis médicaux par radio.

CHAPITRE V

PRESCRIPTIONS SPECIALES APPLICABLES AUX NAVIRES-CITERNES

Règle V/1

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des mécaniciens des pétroliers

1. Les officiers, les matelots et les mécaniciens devant accomplir des tâches et assumer des responsabilités particulières en ce qui concerne la cargaison et le matériel connexe à bord des pétroliers et qui n'ont pas servi à bord d'un pétrolier en tant que membres de l'équipage doivent, avant d'accomplir ces tâches, avoir suivi à terre un cours approprié de lutte contre l'incendie; et

a) avoir achevé une période appropriée de service à bord, sous surveillance, afin d'acquérir une connaissance suffisante des pratiques sûres en matière d'exploitation; ou

b) avoir suivi un cours approuvé de préparation au service à bord des pétroliers, portant notamment sur les précautions et consignes fondamentales en matière de sécurité et de prévention de la pollution, l'aménagement des différents types de pétroliers, les types de cargaisons, les risques qu'elles présentent et le matériel utilisé pour leur manutention, le déroulement général des opérations et la terminologie relative aux pétroliers.

2. Les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds et les seconds mécaniciens, ainsi que toutes les personnes, s'il en est d'autres, qui sont directement responsables du chargement, du déchargement et des précautions à prendre pendant le transport ou la manutention des cargaisons doivent, en plus des dispositions du paragraphe 1 :

a) avoir acquis une expérience appropriée relative aux tâches qu'ils doivent accomplir à bord des pétroliers; et

b) avoir suivi un programme de formation spécialisée relatif aux tâches qu'ils doivent accomplir, portant notamment sur la sécurité des pétroliers, les mesures et dispositifs de protection contre l'incendie, la prévention et le contrôle de la pollution, les pratiques en matière d'exploitation et les obligations découlant des lois et des règlements applicables.

3. Pendant les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, on peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 2 s'il a exercé des fonctions appropriées à bord de pétroliers pendant une période d'au moins un an au cours des cinq années qui précèdent.

Règle V/2

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des mécaniciens des navires-citernes pour produits chimiques

1. Les officiers, les matelots et les mécaniciens devant accomplir des tâches et assumer des responsabilités particulières en ce qui concerne la cargaison et le matériel connexe à bord des navires-citernes pour produits chimiques et qui n'ont pas servi à bord d'un de ces navires en tant que membres de l'équipage doivent, avant d'accomplir ces tâches, avoir suivi à terre un cours approprié de lutte contre l'incendie; et

a) achevé une période appropriée de service à bord, sous surveillance, afin d'acquérir une connaissance suffisante des pratiques sûres en matière d'exploitation; ou

b) suivi un cours approuvé de préparation au service à bord des navires-citernes pour produits chimiques, portant notamment sur les précautions et consignes fondamentales en matière de sécurité et de prévention de la pollution, l'aménagement des différents types de navires-citernes pour produits chimiques, les types de cargaisons, les risques qu'elles présentent et le matériel utilisé pour leur manutention, le déroulement général des opérations et la terminologie relative aux navires-citernes pour produits chimiques.

2. Les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds et les seconds mécaniciens, ainsi que toutes les personnes, s'il en est d'autres, qui sont directement responsables du chargement, du déchargement et des précautions à prendre pendant le transport ou la manutention des cargaisons doivent, en plus des dispositions du paragraphe 1 :

a) avoir acquis une expérience appropriée relative aux tâches qu'ils doivent accomplir à bord des navires-citernes pour produits chimiques; et

b) avoir suivi un programme de formation spécialisée relatif aux tâches qu'ils doivent accomplir, portant notamment sur la sécurité des navires-citernes pour produits chimiques, les mesures et dispositifs de protection contre l'incendie, la prévention et le contrôle de la pollution, les pratiques en matière d'exploitation et les obligations découlant des lois et des règlements applicables.

3. Pendant les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, on peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 2 s'il a exercé des fonctions appropriées à bord de navires-citernes pour produits chimiques pendant une période d'au moins un an au cours des cinq années qui précèdent.

Règle V/3

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des mécaniciens des navires-citernes pour gaz liquéfiés

1. Les officiers, les matelots et les mécaniciens devant accomplir des tâches et assumer des responsabilités particulières en ce qui concerne la cargaison et le matériel connexe à bord de navires-citernes pour gaz liquéfiés et qui n'ont pas servi à bord d'un de ces navires en tant que membres de l'équipage doivent, avant d'exercer ces tâches, avoir suivi à terre un cours approprié de lutte contre l'incendie; et

a) achevé une période appropriée de service à bord, sous surveillance, afin d'acquérir une connaissance suffisante des pratiques sûres en matière d'exploitation; ou

b) suivi un cours approuvé de préparation au service à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés, portant notamment sur les précautions et consignes fondamentales en matière de sécurité et de prévention de la pollution, l'aménagement des différents types de navires-citernes pour gaz liquéfiés, les types de cargaisons, les risques qu'elles présentent et le matériel utilisé pour leur manutention, le déroulement général des opérations et la terminologie relative aux navires-citernes pour gaz liquéfiés.

2. Les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds et les seconds mécaniciens, ainsi que toutes les personnes, s'il en est d'autres, qui sont directement responsables du chargement, du déchargement et des précautions à prendre pendant le transport ou la manutention des cargaisons doivent, en plus des dispositions du paragraphe 1 :

a) avoir acquis une expérience appropriée relative aux tâches qu'ils doivent accomplir à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés; et

b) avoir suivi un programme de formation spécialisée relatif aux tâches qu'ils doivent accomplir, portant notamment sur la sécurité des navires-citernes pour gaz liquéfiés, les mesures et dispositifs de protection contre l'incendie, la prévention et le contrôle de la pollution, les pratiques en matière d'exploitation et les obligations découlant des lois et des règlements applicables.

3. Pendant les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, on peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 2 s'il a exercé des fonctions appropriées à bord de navires-citernes pour gaz liquéfiés pendant une période d'au moins un an au cours des cinq années qui précèdent.

CHAPITRE VI

APTITUDE A L'EXPLOITATION DES EMBARCATIONS ET RADEAUX DE SAUVETAGE

Règle VI/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage

Tout marin candidat à un brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) avoir 17 ans et demi au moins;

b) prouver à l'Administration son aptitude physique;

c) avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ou avoir suivi un cours de formation approuvé et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de neuf mois au moins;

d) prouver à l'Administration, au moyen d'un examen ou d'un contrôle permanent effectué pendant un cours de formation approuvé, qu'il possède les connaissances mentionnées dans l'appendice à la présente règle;

e) prouver, à la satisfaction de l'Administration, au moyen d'un examen ou d'un contrôle permanent effectué pendant un cours de formation approuvé qu'il sait :

i) mettre correctement une brassière de sauvetage; sauter à l'eau en toute sécurité à partir d'une certaine hauteur; embarquer à partir de l'eau à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage tout en portant une brassière de sauvetage;

ii) redresser un radeau chaviré tout en portant une brassière de sauvetage;

iii) reconnaître les inscriptions figurant sur les embarcations et les radeaux de sauvetage et indiquant le nombre de personnes qui peuvent y prendre place;

iv) donner les ordres corrects requis pour mettre à l'eau les embarcations et les radeaux de sauvetage, pour les éloigner du navire et pour les manoeuvrer, ainsi que pour débarquer des embarcations et des radeaux de sauvetage;

v) préparer et mettre à l'eau en toute sécurité les embarcations et les radeaux de sauvetage et les éloigner rapidement du navire;

vi) s'occuper des blessés pendant et après l'abandon;

vii) ramer et manoeuvrer, dresser un mât, mettre les voiles, conduire une embarcation sous voiles et la diriger au compas;

viii) utiliser le matériel de signalisation, y compris les engins pyrotechniques;

ix) utiliser le matériel radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage.

Appendice à la règle VI/1

Connaissances minimales requises pour l'obtention du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage

1. Types de situations critiques pouvant se produire, telles qu'abordage, incendie, perte par le fond.

2. Principes de survie, y compris :

a) importance de la formation et des exercices;

b) nécessité d'être prêt à faire face à toute situation critique;

c) mesures à prendre en cas d'appel aux postes d'embarquement;

d) mesures à prendre en cas d'abandon du navire;

e) mesures à prendre dans l'eau;

f) mesures à prendre à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;

g) principaux dangers auxquels sont exposés les survivants.

3. Fonctions spéciales assignées à chaque membre de l'équipage, telles qu'elles sont indiquées sur le rôle d'appel, et différence entre les signaux qui appellent tous les membres de l'équipage aux postes d'embarquement et ceux qui les appellent aux postes d'incendie.

4. Types d'engins de sauvetage normalement transportés à bord des navires.

5. Construction et équipement des embarcations et des radeaux de sauvetage et divers éléments de leur armement.

6. Caractéristiques particulières et installations des embarcations et des radeaux de sauvetage.

7. Divers types de dispositifs utilisés pour la mise à l'eau des embarcations et des radeaux de sauvetage.

8. Méthodes de mise à l'eau des embarcations et des radeaux de sauvetage par mer agitée.

9. Mesures à prendre après avoir quitté le navire.

10. Manoeuvre des embarcations et des radeaux de sauvetage par mauvais temps.

11. Utilisation de l'amarre, de l'ancre flottante et de tout autre matériel.

12. Répartition des vivres et de l'eau à bord des embarcations et des radeaux de sauvetage.

13. Méthodes de sauvetage par hélicoptère.

14. Utilisation du nécessaire pharmaceutique de première urgence et techniques de réanimation.

15. Dispositifs radioélectriques transportés à bord des embarcations et des radeaux de sauvetage, y compris les radiobalises pour la localisation des sinistres.

16. Effets et prévention de l'hypothermie; utilisation des moyens et des vêtements de protection.

17. Méthodes permettant de faire démarrer et fonctionner le moteur d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage et d'utiliser ses accessoires, et utilisation de l'extincteur d'incendie.

18. Utilisation des bateaux de secours et des embarcations de sauvetage à moteur pour rassembler les radeaux de sauvetage et sauvetage des survivants et des personnes à la mer.

19. Manière d'échouer une embarcation ou un radeau de sauvetage.

Visto, *il Ministro degli affari esteri*
ANDREOTTI

TRADUZIONE NON UFFICIALE

CONVENZIONE INTERNAZIONALE SUGLI STANDARD DI ADDESTRAMENTO, ABILITAZIONE E TENUTA DELLA GUARDIA PER I MARITTIMI, 1978

I CONTRAENTI DI QUESTA CONVENZIONE,

DESIDERANDO promuovere la sicurezza della vita e della proprietà in mare e la protezione dell'ambiente marino stabilendo di comune accordo degli standard internazionali di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi,

CONSIDERANDO che questo intento può essere raggiunto con la stipulazione di una Convenzione Internazionale sugli Standard di Addestramento, Abilitazione e Tenuta della Guardia per i Marittimi,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

ARTICOLO I

Obbligazioni generali ai sensi della Convenzione

(1) I Contraenti si impegnano a mettere in atto le disposizioni della Convenzione e del relativo Allegato che costituirà parte integrante della Convenzione. Ogni riferimento alla Convenzione costituisce allo stesso tempo un riferimento all'Annesso.

(2) I Contraenti si impegnano a promulgare tutte le leggi, i decreti, le ordinanze e le regolamentazioni e ad intraprendere tutti gli altri passi che possano essere necessari per dare pieno e completo vigore alla Convenzione in modo da assicurare che, dal punto di vista della sicurezza della vita e della proprietà in mare e della protezione dell'ambiente marino, i marittimi imbarcati siano qualificati e siano idonei per i loro compiti.

ARTICOLO II

Definizioni

Ai fini della Convenzione, salvo altrimenti espressamente stabilito:

(a) per "Contraente" si intende lo Stato in cui la Convenzione è entrata in vigore;

(b) per "Amministrazione" si intende il Governo del Contraente di cui la nave è autorizzata a battere bandiera;

(c) per "Certificato" si intende un documento valido, qualunque sia il nome con cui è conosciuto, emesso da o con l'autorizzazione dell'Amministrazione o riconosciuto dall'Amministrazione che autorizza il possessore a prestare servizio come indicato in questo documento o come autorizzato dai regolamenti nazionali;

(d) per "Abilitato" si intende chi detiene un certificato regolarmente rilasciato;

(e) per "Organizzazione" si intende l'Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO);

(f) per "Segretario Generale" si intende il Segretario Generale dell'Organizzazione;

(g) per "Nave atta a tenere il mare" si intende una nave diversa da quelle che navigano esclusivamente in acque interne od in acque entro o strettamente adiacenti ad acque chiuse o ad aree dove si applicano i regolamenti portuali;

(h) per "Peschereccio" si intende una nave impiegata per prendere pesce, balene, foche, trichechi o altre risorse viventi del mare;

(i) per "Regolamento Radio" si intende il Regolamento Radio allegato, o considerato come se fosse allegato, alla più recente Convenzione Internazionale sulle Telecomunicazioni che sia in vigore in qualsiasi momento.

ARTICOLO III

Applicazione

La Convenzione si applicherà ai marittimi che prestano servizio su navi atte a tenere il mare che siano autorizzate a battere la bandiera del Contraente, eccezione fatta per quelli imbarcati su:

(a) navi da guerra, ausiliarie della Marina Militare ed altre navi di proprietà o gestite da uno Stato od adibite solo a servizi governativi non commerciali; tuttavia ogni Contraente dovrà garantire, mediante l'adozione di adeguate misure che non danneggino le operazioni e le possibilità operative

di tali navi possedute o gestite dallo stesso, che il personale in servizio su tali navi risponda ai requisiti della Convenzione per quanto sia ragionevole e fattibile;

(b) pescherecci;

(c) panfili da diporto non adibiti al commercio; o

(d) barche di legno di costruzione primitiva.

ARTICOLO IV

Comunicazione di informazioni

(1) I Contraenti dovranno comunicare non appena possibile al Segretario Generale:

(a) il testo delle leggi, decreti, ordinanze e regolamentazioni e gli strumenti promulgati sui vari argomenti che rientrano nell'ambito della Convenzione;

(b) i particolari completi, se del caso, dei programmi e della durata dei corsi di studio, assieme al loro esame nazionale ed altri requisiti per ogni certificato rilasciato in conformità con la Convenzione;

(c) un adeguato numero di modelli di certificati rilasciati in conformità con la Convenzione.

(2) Il Segretario Generale dovrà informare tutti i Contraenti del ricevimento di ogni comunicazione di cui al paragrafo (1) (a) e, inter alia, per gli scopi degli Articoli IX e X, dovrà, su richiesta, fornire loro tutte le informazioni a lui comunicate di cui ai paragrafi (1) (b) e (c).

ARTICOLO V

Altri Trattati ed Interpretazioni

(1) Tutti i precedenti trattati, convenzioni e accordi relativi agli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi in vigore tra i Contraenti, continueranno ad avere piena e completa validità per le loro durate per quanto riguarda:

(a) i marittimi a cui non si riferisce questa Convenzione;

(b) i marittimi a cui si riferisce questa Convenzione per quanto riguarda gli argomenti per cui essa non sia stata espressamente stipulata.

(2) Tuttavia nella misura in cui tali trattati, convenzioni o accordi contrastino con le disposizioni della Convenzione, i Contraenti dovranno rivedere gli impegni sottoscritti in tali trattati, convenzioni o accordi con lo scopo di assicurare che non ci sia conflitto tra questi impegni ed i loro obblighi nei confronti della Convenzione.

(3) Tutto quanto non sia stato espressamente stipulato nella Convenzione resta soggetto alla legislazione dei Contraenti.

(4) Nulla nella Convenzione dovrà pregiudicare la codificazione e lo sviluppo del diritto marittimo della Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto marittimo convocata in ottemperanza alla risoluzione 2750 C (XXV) dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite nè le attuali o future rivendicazioni e pareri legali di qualsiasi Stato relativi al diritto marittimo ed alla natura e competenza della giurisdizione costiera e di bandiera dello Stato.

ARTICOLO VI

Certificati

(1) I Certificati per i comandanti, ufficiali e comuni dovranno essere rilasciati a quei candidati che, con soddisfazione dell'Amministrazione, abbiano i requisiti di servizio, età, idoneità fisica, addestramento, qualificazione ed esami in conformità con le relative disposizioni dell'Allegato alla Convenzione.

(2) I Certificati per i comandanti e gli ufficiali, rilasciati in conformità con questo Articolo, dovranno essere convalidati dall'Amministrazione che li ha rilasciati nella forma prescritta dalla Regola I/2 dell'Allegato. Se la lingua usata non è quella inglese, la convalida dovrà includere una traduzione in questa lingua.

ARTICOLO VII

Disposizioni transitorie

(1) Un certificato di idoneità o di servizio in una funzione per cui la Convenzione prescrive un certificato e che prima dell'entrata in vigore della Convenzione per un Contraente è rilasciato in conformità con le leggi di quel Contraente o del Regolamento Radio, sarà riconosciuto come valido per il servizio dopo l'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente.

(2) Dopo l'entrata in vigore della Convenzione per un Contraente, la sua Amministrazione potrà continuare a rilasciare certificati di idoneità conformi alle sue precedenti regolamentazioni per un periodo non superiore a 5 anni. Tali certificati saranno riconosciuti come validi ai fini della Convenzione. Durante questo periodo transitorio tali certificati saranno rilasciati solo ai marittimi che abbiano iniziato il loro servizio in mare prima dell'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente nell'ambito della specifica sezione della nave a cui quei certificati si riferiscono. L'Amministrazione garantirà che tutti gli altri candidati per l'abilitazione saranno esaminati ed abilitati in conformità con la Convenzione.

(3) Un Contraente potrà, entro due anni dall'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente, rilasciare un certificato di servizio ai marittimi che non posseggano né un appropriato certificato di cui alla Convenzione né un certificato di idoneità rilasciato secondo le sue leggi prima dell'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente, ma che abbiano:

(a) prestato servizio in mare nella funzione per cui essi chiedono un certificato di servizio per un periodo non inferiore a 3 anni entro gli ultimi 7 anni precedenti l'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente;

(b) fornito la prova che essi hanno assolto quel servizio in modo soddisfacente;

(c) soddisfatto l'Amministrazione per quanto riguarda l'idoneità fisica, vista ed udito compresi, tenendo conto della loro età al momento della domanda.

Ai fini della Convenzione, un certificato di servizio rilasciato in ottemperanza a questo paragrafo sarà ritenuto equivalente ad un certificato rilasciato ai sensi della Convenzione.

ARTICOLO VIII

Dispensa

(1) In caso di necessità straordinarie, le Amministrazioni, se a loro giudizio questo non provoca pregiudizio alle persone, alla proprietà o all'ambiente, potranno rilasciare una dispensa che permetta ad un determinato marittimo di prestare servizio su una determinata nave per un periodo stabilito che non superi i 6 mesi in una funzione che non sia, però, quella di ufficiale radiotelegrafista o di operatore radiotelefonista, se non con l'eccezione di quanto stabilito dal relativo Regolamento Radio, per cui egli non possiede un adeguato certificato, purché la perso-

na a cui é rilasciata la dispensa sia sufficientemente qualificata per occupare il posto vacante in modo sicuro,con soddisfazione dell'Amministrazione. Tuttavia le dispense non potranno essere concesse ad un comandante od al direttore di macchina, salvo in caso di forza maggiore e,in questo caso, per il minor tempo possibile.

(2) Qualsiasi dispensa concessa per un posto dovrà essere rilasciata solo ad una persona debitamente abilitata ad occupare il posto immediatamente sottostante. Nei casi in cui la Convenzione non prescriva l'abilitazione per il posto sottostante, la dispensa potrà essere rilasciata ad una persona la cui qualificazione e pratica siano, a giudizio dell'Amministrazione, di completa equivalenza ai requisiti per il posto da occupare a patto che, se tale persona non possiede un appropriato certificato, gli sia prescritto di superare una prova accettata dall'Amministrazione quale dimostrazione che tale dispensa potrà essere rilasciata senza correre rischi. Inoltre, le Amministrazioni si assicureranno che,non appena possibile, il posto in questione sia occupato dal possessore di un appropriato certificato.

(3) I Contraenti dovranno inviare, al più presto, dopo il 1° Gennaio di ogni anno, un rapporto al Segretario Generale dando comunicazione del numero totale di dispense, per quanto riguarda ogni funzione per cui é richiesto un certificato, che sono state rilasciate durante l'anno a navi atte alla navigazione e unitamente ad informazioni quanto a numero di tali navi rispettivamente superiori ed inferiori a 1600 ton di stazza lorda.

ARTICOLO IX

Equivalenti

(1) La Convenzione non impedirà ad una Amministrazione di conservare o adottare altre disposizioni sull'istruzione e sull'addestramento, ivi comprese quelle che interessano il servizio in navigazione e l'organizzazione a bordo, appositamente adattate allo sviluppo della tecnica ed a particolari tipi di navi e di commerci, purché il livello di servizio in navigazione, di conoscenza e di efficienza in relazione alla gestione della nave e del carico, dal punto di vista tecnico e della navigazione, assicuri un grado di sicurezza in mare ed abbia un'azione preventiva nei confronti dell'inquinamento almeno equivalente alle richieste della Convenzione.

(2) I particolari di tali disposizioni dovranno essere riferiti non appena possibile al Segretario Generale che comunicherà tali dettagli a tutti i Contraenti.

ARTICOLO X

Ispezione

(1) Le navi, salvó quelle escluse come da Articolo III,saranno soggette,mentre sono nei porti di un Contraente, ad ispezione da parte di funzionari, debitamente autorizzati da quel Contraente, per verificare che tutti i marittimi che prestano servizio a bordo e per i quali la Convenzione richiede il possesso di un certificato,abbiano tale certificato od un'appropriata dispensa. Tali certificati dovranno essere accettati, a meno che non vi siano fondati motivi per ritenere che un certificato sia stato ottenuto in modo fraudolento o che il possessore del certificato non sia la persona a cui il certificato sia stato rilasciato in origine.

(2) Nel caso in cui si riscontri qualsiasi carenza ai sensi del paragrafo (1) od ai sensi delle procedure specificate nella Regola I/4 - "Procedure di controllo", il funzionario che effettuerà l'ispezione ne dovrà informare all'istante, per iscritto, il comandante della nave ed il Console o,in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica o l'autorità marittima dello Stato di cui la nave é autorizzata a battere bandiera affinché possano essere intraprese le azioni del caso. In tale notifica dovranno essere specificati i particolari delle carenze riscontrate ed i motivi per cui il Contraente determina che queste carenze possano essere un pericolo per le persone, la proprietà e l'ambiente.

(3) Nell'esercizio dell'ispezione di cui al paragrafo (1) se,prendendo in considerazione la dimensione ed il tipo di nave e la lunghezza e la natura del viaggio, le carenze a cui si fa riferimento nel paragrafo (3) della Regola I/4 non sono eliminate e si é determinato che questo fatto possa mettere in pericolo le persone, la proprietà o l'ambiente, il Contraente che effettua l'ispezione prenderà i provvedimenti necessari per garantire che la navi non salpi a meno che, e fino a quando, queste richieste non siano soddisfatte in misura tale che il pericolo sia stato eliminato. Le misure relative ai provvedimenti presi saranno prontamente riferite al Segretario Generale.

(4) Nell'effettuare l'ispezione di cui al presente Articolo, ogni possibile sforzo dovrà essere compiuto per evitare che una nave sia indebitamente bloccata o che ne sia ritardata la partenza. Qualora una nave sia indebitamente bloccata o ne sia ritardata la partenza, avrà diritto ad un risarcimento per qualsiasi perdita o danno da ciò derivanti.

(5) Questo Articolo verrà applicato nella misura in cui sarà necessario a garantire che nessuna trattamento di favore sia concesso a navi autorizzate a battere bandiera di un non-Contraente rispetto a quanto é concesso a navi autorizzate a battere bandiera di un Contraente.

ARTICOLO XI

Promozione della cooperazione tecnica

(1) I Contraenti della Convenzione favoriranno, con la consultazione e con l'assistenza dell'Organizzazione, l'aiuto a quei Contraenti che richiederanno l'assistenza tecnica per:

(a) addestramento del personale amministrativo e tecnico;

(b) creazione di istituzioni per l'addestramento dei marittimi;

(c) fornitura di attrezzature e mezzi per le istituzioni di addestramento;

(d) sviluppo di adeguati programmi di addestramento ivi compreso l'addestramento pratico su navi in navigazione; e

(e) agevolazioni per altre misure ed accordi atti a migliorare la qualificazione dei marittimi;

preferibilmente su base nazionale, sub- regionale o regionale per assecondare i propositi e gli intendimenti della Convenzione, tenendo in considerazione i bisogni particolari dei paesi in via di sviluppo a questo riguardo.

(2) Dal canto suo, l'Organizzazione perseguirà detti sforzi, nel modo appropriato, in consultazione od associazione con altre organizzazioni internazionali, in modo particolare con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro.

ARTICOLO XII

Emendamenti

(1) Nella Convenzione potrà essere introdotto un emendamento mediante le seguenti procedure:

(a) emendamenti dopo esame all'interno dell'Organizzazione:

(i) qualunque emendamento proposto da un Contraente dovrà essere sottoposto al Segretario Generale che lo comunicherà quindi a tutti i membri dell'Organizzazione, a tutto i Contraenti ed al Direttore Generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro almeno 6 mesi prima che venga preso in esame;

(ii) qualunque emendamento così proposto e fatto circolare sarà portato all'esame del Comitato per la Sicurezza Marittima dell'Organizzazione;

(iii) i Contraenti, membri e non membri dell'Organizzazione, avranno il diritto di partecipare ai dibattiti del Comitato per la Sicurezza Marittima per l'esame e l'adozione degli emendamenti;

(iv) gli emendamenti dovranno avere il voto favorevole della maggioranza dei 2/3 dei Contraenti presenti e votanti nel Comitato per la Sicurezza Marittima allargato come stabilito nel sottoparagrafo (a) (iii) (qui di seguito chiamato "Comitato per la Sicurezza Marittima allargato"), a patto che almeno 1/3 dei Contraenti sia presente al momento del voto;

(v) gli emendamenti così adottati saranno comunicati a cura del Segretario Generale a tutti i Contraenti per l'accettazione;

(vi) un emendamento ad un Articolo sarà ritenuto accettato alla data in cui è accettato dai 2/3 dei Contraenti;

(vii) un emendamento all'Allegato sarà ritenuto accettato:

1. allo scadere di due anni dalla data in cui è stato comunicato ai Contraenti per l'accettazione; o

2. allo scadere di un periodo diverso, che non potrà essere inferiore ad 1 anno, se è stato stabilito in tal senso al momento del voto favorevole della maggioranza dei 2/3 dei Contraenti presenti e votanti nel Comitato per la Sicurezza Marittima allargato;

tuttavia gli emendamenti saranno ritenuti non accettati se nel periodo prescritto o più di 1/3 dei Contraenti o Contraenti la cui flotta mercantile congiunta costituisca non meno del 50% del tonnellaggio lordo della Marina Mercantile mondiale di navi da 100 o più ton di stazza lorda, notificherà al Segretario Generale che essi si oppongono all'emendamento;

(viii) un emendamento ad un Articolo entrerà in vigore, per quanto riguarda quei Contraenti che lo hanno accettato, sei mesi dopo la data in cui è giudica-

to che è stato accettato, o, per quanto riguarda ogni Contraente che lo accetti dopo quella data, 6 mesi dopo la data di accettazione da parte di quel Contraente;

(ix) un emendamento all'Allegato entrerà in vigore per tutti i Contraenti, eccezione fatta per quelli che lo hanno respinto come da sotto-paragrafo (a)(vii) e che non hanno ritirato tale opposizione, 6 mesi dopo la data in cui è ritenuto che sia stato accettato. Prima della data fissata per l'entrata in vigore, qualsiasi Contraente potrà dare comunicazione al Segretario Generale che egli si asterrà dal mettere in esecuzione quell'emendamento per un periodo non superiore ad 1 anno dalla data della sua entrata in vigore o per il periodo più lungo che potrà essere fissato dalla maggioranza dei 2/3 dei Contraenti presenti e votanti nel Comitato per la Sicurezza Marittima allargato al momento dell'adozione dell'emendamento; o

(b) emendamento mediante una conferenza:

(i) su richiesta di un Contraente sulla quale siano d'accordo almeno 1/3 dei Contraenti, l'Organizzazione convocherà, in collaborazione o dopo consultazione con il Direttore Generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro, una conferenza dei Contraenti per esaminare gli emendamenti alla Convenzione;

(ii) ogni emendamento adottato da tale conferenza dalla maggioranza dei 2/3 dei Contraenti presenti e votanti dovrà essere comunicato, a cura del Segretario Generale, a tutti i Contraenti per l'accettazione;

(iii) salvo che la Conferenza decida altrimenti, l'emendamento sarà giudicato per essere approvato ed entrerà in vigore in conformità con le procedure specificate nei sottoparagrafi (a)(vi) e (a)(viii) o sottoparagrafi (a)(vii) e (a)(ix) rispettivamente, a condizione che ogni riferimento al Comitato per la Sicurezza Marittima allargato, significhi riferimento alla conferenza.

(2) Qualsiasi dichiarazione di accettazione o di obiezione ad un emendamento, o qualsiasi comunicazione data come da paragrafo (1)(a)(ix), dovrà essere presentata per iscritto al Segretario Generale che informerà tutti i Contraenti di tale presentazione e della data del suo ri-

cevimento.

(3) Il Segretario Generale informerà tutti i Contraenti di ogni emendamento che entrerà in vigore unitamente alla data di cui ognuno di tali emendamenti entrerà in vigore.

ARTICOLO XIII

Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

(1) La Convenzione resterà aperta per la firma nella Sede dell'Organizzazione dal 1° Dicembre 1978 fino al 30 Novembre 1979 ed in seguito resterà aperta per l'adesione. Qualunque Stato può diventare un Contraente mediante:

(a) firma senza riserva per quanto riguarda la ratifica, accettazione od approvazione; o

(b) firma soggetta a ratifica, accettazione od approvazione, seguita da ratifica, accettazione od approvazione; o

(c) adesione.

(2) La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione saranno effettuate mediante il deposito di uno strumento a quell'effetto presso il Segretario Generale.

(3) Il Segretario Generale informerà tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione, o che hanno aderito ad essa, ed il Direttore Generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro di ogni firma o del deposito di qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione e della data del suo deposito.

ARTICOLO XIV

Entrata in vigore

(1) La Convenzione entrerà in vigore dodici mesi dopo la data in cui non meno di 25 Stati, la cui flotta mercantile congiunta costituisca non meno del 50% del tonnellaggio lordo della Marina Mercantile mondiale di navi aventi una stazza lorda di 100 o più ton, l'abbiano firmata senza riserva per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione o che abbiano depositato gli strumenti necessari di ratifica, accettazione, approvazione od adesione in conformità con l'Articolo XIII.

(2) Il Segretario Generale informerà tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione, o che vi hanno aderito, della data in cui entrerà in vigore.

(3) Qualsiasi strumenti di ratifica, accettazione, approvazione od adesione, depositato durante i dodici mesi a cui si fa menzione nel paragrafo (1), sarà valido o dall'entrata in vigore della Convenzione o 3 mesi dopo il deposito di tali strumenti,se tale data sarà più recente.

(4) Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione od adesione, depositato dopo la data in cui la Convenzione entrerà in vigore,avrà vigore tre mesi dopo la data di deposito.

(5) Dopo la data in cui un emendamento sarà ritenuto che sia stato accettato come da Articolo XII, qualsiasi strumento di ratifica,accettazione,approvazione od adesione depositato si riferirà alla Convenzione emendata.

ARTICOLO XV

Denuncia

(1) La Convenzione potrà essere denunciata da ogni Contraente in qualsiasi momento dopo 5 anni dalla data in cui la Convenzione sarà entrata in vigore per quel Contraente.

(2) La denuncia dovrà essere effettuata mediante notifica per iscritto al Segretario Generale che informerà tutti gli altri Contraenti ed il Direttore Generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro di ognuna di tali notifiche ricevute e della data della sua ricevuta come pure della data in cui tale denuncia entrerà in vigore.

(3) Una denuncia entrerà in vigore 12 mesi dopo il ricevimento della notifica della denuncia da parte del Segretario Generale o dopo qualsiasi periodo più lungo che potrà essere indicato nella notifica.

ARTICOLO XVI

Deposito e registrazione

(1) La Convenzione sarà depositata presso il Segretario Generale che ne trasmetterà copie conformi autenticate a tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione o che vi hanno aderito.

(2) Non appena la Convenzione entrerà in vigore, il Segretario Generale ne trasmetterà il testo al Segretario Generale delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione, come da Articolo 102 dello Statuto delle Nazioni Unite.

ARTICOLO XVII

Lingue

La Convenzione è redatta in un unico esemplare nelle lingue cinese, inglese, francese, russo e spagnolo, ogni testo essendo parimenti autentico. Saranno approntate traduzioni ufficiali in lingua araba e tedesca e saranno depositate con l'originale firmato.

In qualità di testimoni i sottoscritti, essendone debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno apposto la loro firma alla Convenzione.

Redatto a Londra questo settimo giorno del mese di Luglio dell'anno millenovecentosettantotto.

ANNESSO

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

REGOLA I/1

Definizioni

Ai fini di questa Convenzione, salvo altrimenti espressamente stabilito

(a) per "Regole" si intendono le regole contenute nell'Allegato della Convenzione;

(b) per "Approvato" si intende approvato dall'Amministrazione;

(c) per "Comandante" si intende la persona che ha il comando di una nave;

(d) per "Ufficiale" si intende un membro dell'equipaggio, diverso dal comandante, designato come tale da una legge nazionale o da regolamentazioni o, in assenza di tale designazione, mediante accordo collettivo o consuetudine;

(e) per "Ufficiale di Coperta" si intende un ufficiale qualificato nella sezione di coperta;

(f) per "Primo Ufficiale di Coperta" si intende l'ufficiale di coperta che, per grado, viene subito dopo il comandante e su cui ricade il comando della nave in caso di inabilità del comandante;

(g) per "Ufficiale Macchinista" si intende un ufficiale qualificato nella sezione macchine;

(h) per "Direttore di Macchina" si intende l'ufficiale macchinista superiore, responsabile della propulsione meccanica della nave;

(i) per "Primo Ufficiale di Macchina" si intende l'ufficiale macchinista che, per grado, viene subito dopo il direttore di macchina e su cui ricade la responsabilità per la propulsione meccanica della nave in caso di inabilità del direttore di macchina;

(j) per "Allievo Ufficiale Macchinista" si intende una persona che sta effettuando l'addestramento per diventare un ufficiale macchinista e designato come tale dalla legge nazionale o dai regolamenti;

(k) per "Ufficiale Radiotelegrafista" si intende una persona che abbia un certificato di operatore radiotelegrafista di prima o seconda classe od un certificato generale di operatore per radiocomunicazioni per il servizio mobile marittimo rilasciato secondo le disposizioni del Regolamento Radio, che è impiegato nella stazione radiotelegrafica di una nave per la quale sia richiesto il possesso di tale stazione dalla Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare;

(l) per "Operatore Radiotelefonista" si intende una persona che abbia un appropriato certificato rilasciato secondo le disposizioni del Regolamento Radio;

(m) per "Comune" si intende un membro dell'equipaggio che non sia il comandante od un ufficiale;

(n) per "Viaggi Costieri" si intendono viaggi nelle vicinanze di un Contraente come stabilito da quel Contraente;

(o) per "Potenza di Propulsione" si intende la potenza in kilowatt che appare sul certificato di classe della nave o su altro documento ufficiale; °)

(p) i "Compiti Radio" comprendono, a seconda del caso, tenuta della guardia, manutenzione tecnica e riparazioni in conformità col Regolamento Radio, la Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare e, a discrezione di ogni Amministrazione, le relative raccomandazioni IMCO;

(q) per "Petroliera" si intende una nave costruita ed adibita al trasporto di petrolio e prodotti petroliferi alla rinfusa;

(r) per "Nave Cisterna per Prodotti Chimici" si intende una nave costruita ed adibita al trasporto alla rinfusa di qualunque prodotto chimico elencato nel "Codice per la Costruzione e l'Armamento di Navi che Trasportano Prodotti Chimici Pericolosi alla Rinfusa" della IMCO;

(s) per "Nave Cisterna per Gas Liquefatto" si intende una nave costruita ed adibita al trasporto alla rinfusa di qualsiasi gas liquefatto elencato nel "Codice per la Costruzione e l'Armamento di Navi che Trasportano Gas Liquefatti alla Rinfusa" della IMCO.

°) Si è supposto che la potenza che è indicata in questo modo sul certificato di classe o altro documento ufficiale sia la potenza totale massima nominale continua sviluppata dall'apparato motore principale di propulsione della nave.

REGOLA I/2

Contenuto dei certificati e modello di convalida

1. I certificati devono essere redatti nella lingua/e ufficiali della Nazione che li rilascia. Se la lingua usata non é l'inglese, il testo deve comprendere una traduzione in questa lingua.

2. Per gli ufficiali radiotelegrafisti e per gli operatori radiotelefonisti, le Amministrazioni possono:

   (a) includere le cognizioni supplementari richieste dalle relative Regole dell'Allegato alla Convenzione nell'esame per il rilascio di un certificato che sia conforme al Regolamento Radio; o

   (b) rilasciare un certificato separato in cui é indicato che il possessore ha le cognizioni supplementari richieste dall'Allegato alla Convenzione.

3. Il modello di convalida del certificato, richiesto dall'Articolo VI della Convenzione deve essere come segue:

Modello di convalida dei certificati

CONVALIDA DI CERTIFICATI

(Sigillo ufficiale) (Nazione)

Rilasciata secondo le disposizioni

d e l l a

CONVENZIONE INTERNAZIONALE SUGLI STANDARD DI

ADDESTRAMENTO, ABILITAZIONE E TENUTA DELLA GUARDIA

PER I MARITTIMI, 1978

O °) { Il Governo di (nome) certifica
Io, sottoscritto certifico

che il presente Certificato/Certificato No...............°°), è rilasciato a ....(nome completo della persona), che è stato trovato debitamente qualificato in conformità con le disposizioni della Regola .... della Convenzione Internazionale sugli Standard di Addestramento, Abilitazione e Tenuta della Guardia per i marittimi, 1978, come ....°°°) con le seguenti limitazioni soltanto:

Inserire qui le limitazioni o "nessuna" a seconda del caso } ....
....
....

Data di emissione di questa convalida ....

Firmato ....

(Nome e firma di un funzionario debitamente autorizzato)

(Sigillo ufficiale)

Data di nascita del possessore del certificato ....

Firma del possessore del certificato ....

°) Utilizzare una riga o l'altra

°°) Cancellare la voce che non interessa

°°°) Inserire il grado della Convenzione o classe di Certificato.

REGOLA I/3

Principi che governano i viaggi costieri

1. Ogni Contraente, definendo i viaggi costieri ai fini della Convenzione, non deve imporre richieste di addestramento, pratica od abilitazione ai marittimi che prestano servizio a bordo di navi autorizzate a battere la bandiera di un altro Contraente ed assunti per tali viaggi, in modo da comportare richieste più rigide per tali marittimi rispetto ai marittimi che prestano servizio a bordo delle navi autorizzate a battere la sua bandiera. In nessun caso tali Contraenti devono imporre richieste, nei riguardi di marittimi che prestano servizio a bordo di navi autorizzate a battere la bandiera di un altro Contraente,superiori a quelle della Convenzione relative a navi non adibite a viaggi costieri.

2. Per quanto riguarda le navi che hanno il diritto di battere la bandiera di un Contraente, regolarmente adibite a viaggi costieri al largo della costa di un altro Contraente, il Contraente di cui la nave ha diritto di battere la bandiera deve prescrivere delle richieste di addestramento,pratica ed abilitazione ai marittimi che prestano servizio a bordo di tali navi,perlomeno uguali a quelle del Contraente al largo della costa del quale la nave é in servizio,purché queste non superino le richieste della Convenzione per navi adibite a viaggi costieri. Una nave che estenda il suo viaggio oltre a quanto é fissato come viaggio costiero da un Contraente e che entri in acque non coperte da questa definizione, deve adempiere alle prescrizioni della Convenzione senza contravvenire ai termini di questa Regola.

3. Un Contraente può concedere ad una nave che ha il diritto di battere la sua bandiera i benefici delle richieste della Convenzione per viaggi costieri quando essa é regolarmente impegnata al largo della costa di un non Contraente in viaggi costieri come stabilito dal Contraente.

4. Nulla nella presente Regola deve, in qualche modo, limitare la giurisdizione di qualsiasi Stato, Contraente o no, della Convenzione.

REGOLA I/4

Procedure di controllo

1. Il controllo esercitato da un funzionario di controllo, debitamente autorizzato come dall'Articolo X, deve essere limitato a quanto segue:

(a) verificare, conformemente all'Articolo X (1), che tutti i marittimi che prestano servizio a bordo, e che devono essere abilitati secondo la Convenzione, siano in possesso di un certificato valido o di dispensa valida;

(b) valutare l'idoneità dei marittimi di una nave a mantenere gli standard di tenuta della guardia, come richiesto dalla Convenzione, se ci sono motivi per credere che non si stanno rispettando tali standard poiché, mentre si trovava in porto di un Contraente o in avvicinamento a quel porto, si é verificato quanto segue:

(i) la nave é stata coinvolta in una collisione, si é arenata o incagliata;

(ii) c'é stato scarico di sostanze dalla nave in navigazione all'ancora o all'ormeggio, illegale per le convenzioni internazionali; o

(iii) la nave é stata manovrata in modo erroneo o pericoloso o se non sono stati rispettati i segnalamenti indicanti la rotta o gli schemi di separazione del traffico.

2. Il funzionario di controllo deve dare una notificazione scritta al comandante della nave ed al rappresentante appropriato dello Stato di bandiera come dall'Articolo X se, a seguito dell'azione di controllo intrapresa in conformità con il paragrafo 1, é stata rilevata una qualsiasi delle seguenti carenze:

(a) se i marittimi per cui é richiesto il possesso di un certificato, non hanno un appropriato certificato valido od una dispensa valida;

(b) se le disposizioni per la guardia di navigazione od in macchina non sono conformi alle prescrizioni fissate per la nave dallo Stato di bandiera;

(c) se in una guardia manca una persona qualificata a far funzionare le apparecchiature essenziali ad una navigazione sicura od alla prevenzione dell'inquinamento;

(d) se il comandante é impossibilitato ad avere persone riposate per la prima guardia all'inizio del viaggio e per i successivi rilievi della guardia.

3. La mancata eliminazione delle carenze citate nel paragrafo 2 (a), in relazione ai certificati del comandante, direttore di macchina ed ufficiali responsabili della guardia di navigazione ed in macchina e, dove pertinente, dell'ufficiale radiotelegrafista, e nel paragrafo 2 (b), può essere il solo motivo, ai sensi dell'Articolo X, per cui un Contraente può trattenere la nave.

CAPITOLO II

COMANDANTE - SEZIONE DI COPERTA

REGOLA II/1

Principi fondamentali da osservare nella tenuta di una guardia di navigazione

1. I Contraenti devono indirizzare l'attenzione degli armatori, operatori marittimi, comandanti e personale di tenuta della guardia sui seguenti principi che devono essere osservati per garantire che in ogni momento sia mantenuta una guardia sicura di navigazione.

2. Il comandante di ogni nave è tenuto ad assicurarsi che le disposizioni per la tenuta della guardia siano adeguate a mantenere una guardia sicura di navigazione. Sotto la direzione generale del comandante, gli ufficiali di guardia sono responsabili della navigazione sicura della nave durante i loro periodi di servizio, quando sono particolarmente coinvolti per evitare collisioni e arenamenti.

3. I principi fondamentali che comprendono, ma che non sono limitati a quanto segue, devono essere presi in considerazione su tutte le navi.

4. Disposizioni per la guardia.

(a) La composizione della guardia deve essere in ogni occasione adeguata ed appropriata alle circostanze e condizioni predominanti e deve tener conto della necessità di mantenere un appropriato servizio di vedetta.

(b) Nel decidere la composizione della guardia sul ponte, che può comprendere appropriati comuni di coperta, si deve tener conto, inter alia, dei seguenti fattori:

(i) in nessun momento il ponte deve essere lasciato sguarnito;

(ii) le condizioni metereologiche, la visibilità e le condizioni di luce diurne o notturne;

(iii) la vicinanza di pericoli per la navigazione per possono rendere necessario che l'ufficiale responsabile della guardia effettui altri servizi di navigazione;

(iv) l'impiego e la condizione operativa dei mezzi di ausilio per la navigazione quali radar o dispositivi elettronici per il punto nave o qualsiasi altra attrezzatura che ri-

guarda la navigazione sicura della nave;

(v) se la nave è munita di governo automatico;

(vi) qualsiasi esigenza insolita per la guardia di navigazione che potrebbe presentarsi come risultato di circostanze operative particolari.

5. Idoneità per il servizio

Il sistema di guardia deve essere tale che l'efficienza degli ufficiali di tenuta della guardia e dei comuni di tenuta della guardia non sia menomata dalla fatica. I compiti devono essere organizzati in modo tale che la prima guardia all'inizio del viaggio ed i seguenti cambi di guardia siano sufficientemente riposati ed anche idonei per questo servizio.

6. Navigazione

(a) Il viaggio designato deve essere programmato in anticipo prendendo in considerazione tutte le informazioni attinenti ed ogni tracciamento di rotta deve essere controllato prima che il viaggio abbia inizio.

(b) Durante la guardia bisogna controllare, a intervalli sufficientemente frequenti, la tenuta della rotta, la posizione e la velocità, impiegando qualsiasi mezzo per l'ausilio alla navigazione disponibile e necessario per garantire che la nave segua la rotta stabilita.

(c) L'ufficiale di guardia deve conoscere perfettamente la dislocazione ed il funzionamento di tutte le apparecchiature di sicurezza e di navigazione che si trovano a bordo della nave e deve essere al corrente e tener conto dei limiti operativi di tali apparecchiature.

(d) L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione non deve intraprendere nè deve essergli assegnato qualsiasi servizio che possa interferire con la navigazione sicura della nave.

7. Attrezzature per la navigazione

(a) L'ufficiale di guardia deve utilizzare nel modo più efficace tutte le apparecchiature di navigazione a sua disposizione.

(b) Nell'impiegare il radar, l'ufficiale di guàrdia deve tener presente la necessità di osservare, in qualunque momento, le disposizioni sull'uso del radar contenute nelle appropriate regolamentazioni per prevenire la collisione in mare.

(c) In caso di necessità, l'ufficiale di guardia non deve esitare ad usare il timone, le macchine e l'apparato di segnalazione acustica.

8. Doveri e responsabilità di navigazione

(a) L'ufficiale responsabile della guardia deve:

(i) montare la guardia sul ponte, che non deve per nessun motivo lasciare fino a quando non sia stato rilevato;

(ii) continuare ad essere responsabile della navigazione sicura della nave anche se il comandante é presente sul ponte, fino a quando il comandante non lo informi specificatamente di aver assunto tale responsabilità e questo sia reciprocamente compreso;

(iii) comunicare al comandante quando ha qualsiasi dubbio su quale azione intraprendere nell'interesse della sicurezza;

(iv) non consegnare la guardia all'ufficiale montante se ha motivo di credere che quest'ultimo non é palesamente in grado di assolvere il suo compito in modo efficace, nel qual caso deve darne quindi comunicazione al comandante.

(b) Nel rilevare la guardia, l'ufficiale montante deve assicurarsi per quanto riguarda il punto nave effettivo o stimato e confermare la rotta che intende seguire, la prora e la velocità e deve prendere nota di qualsiasi pericolo per la navigazione di cui é previsto l'incontro durante la sua guardia.

(c) Deve essere tenuta una corretta registrazione delle manovre e delle attività durante la guardia, che si riferiscono alla navigazione della nave.

9. Servizio di vedetta.

Oltre a mantenere un appropriato servizio di vedetta allo scopo di valutare in pieno la situazione ed il rischio di collisione, arenamento ed altri pericoli per la navigazione, i compiti della vedetta includono l'avvistamento di navi od aerei in difficoltà, di naufraghi, di relitti e rottami. Nel mantenere un servizio di vedetta si deve osservare quanto segue:

(a) la vedetta deve essere in grado di prestare la massima attenzione alla tenuta di un appropriato servizio di vedetta e non può intraprendere né essergli assegnati altri compiti che possano interferire con tale compito;

(b) i compiti della vedetta e del timoniere sono separati ed il timoniere non può essere considerato come vedetta mentre stà al timone, salvo nelle piccole navi dove la posizione del timone offre una visuale circolare sgombra e non c' é nessuna menomazione per visione notturna od altri ostacoli che possano impedire un appropriato servizio di vedetta. L'ufficiale responsabile della guardia può essere l'unica vedetta durante il giorno purché in tali occasioni:

(i) la situazione sia stata attentamente valutata e che sia stato stabilito senza ombra di dubbio che è sicuro agire così;

(ii) siano stati valutati a fondo tutti i fattori pertinenti che comprendano, ma che non siano limitati a:
- condizioni atmosferiche
- visibilità
- densità del traffico
- vicinanza di pericoli per la navigazione
- l'attenzione necessaria quando si naviga entro o vicini a schemi di separazione del traffico;

(iii) il rinforzo sia immediatamente disponibile ad essere convocato sul ponte quando qualsiasi cambiamento nella situazione lo richieda.

10. Navigazione con pilota a bordo.

Nonostante le prestazioni e gli obblighi di un pilota, la sua presenza a bordo non solleva il comandante o l'ufficiale responsabile della guardia dai suoi doveri ed obblighi relativi alla sicurezza della nave. Il comandante ed il pilota si devono scambiare le informazioni concernenti le procedure di navigazione, le condizioni locali e le caratteristiche della nave. Il comandante e l'ufficiale di guardia devono collaborare a stretto contatto con il pilota e mantenere un accurato controllo della posizione e del movimento della nave.

11. Protezione dell'ambiente marino.

Il comandante e l'ufficiale responsabile della guardia devono essere consapevoli dei gravi effetti dell'inquinamento operativo o accidentale dell'ambiente marino e prendere tutte le precauzioni possibili per evitare tale inquinamento, particolarmente nell'ambito delle relative regolamentazioni internazionali e portuali.

REGOLA II/2

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione dei comandanti e dei primi ufficiali di coperta di navi da 200 o più ton di stazza lorda

Comandante e primo ufficiale di coperta di navi da 1600 o più ton di stazza lorda.

1. Ogni comandante e primo ufficiale di coperta di navi in navigazione aventi 1600 o più ton di stazza lorda devono possedere un adeguato certificato.

2. Ogni candidato all'abilitazione deve:

(a) soddisfare l'Amministrazione per quanto riguarda l'idoneità fisica, con particolare riguardo alla vista e all'udito;

(b) soddisfare i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi da 200 o più ton di stazza lorda ed avere un servizio in navigazione riconosciuto in quel compito:

(i) per l'abilitazione quale primo ufficiale di coperta, non meno di 18 mesi; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di 12 mesi se l'Amministrazione richiede un addestramento specifico che sia considerato equiparato ad un servizio di almeno 6 mesi quale ufficiale responsabile di una guardia in navigazione;

(ii) per l'abilitazione quale comandante, non meno di 36 mesi; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi se non meno di 12 mesi di tale servizio in navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta o se l'Amministrazione richiede un addestramento specifico che essa considera essere equiparato a tale servizio;

(c) aver superato un appropriato esame con soddisfazione dell'Amministrazione. Tale esame deve comprendere le materie citate nell'Appendice della presente Regola, salvo che l'Amministrazione non modifichi queste richieste di esami per i comandanti od i primi ufficiali di coperta di navi aventi dimensioni limitate adibite a viaggi costieri, nel modo che ritiene opportuno, tenendo presente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

Comandante e primo ufficiale di coperta di navi tra le 200 e le 1600 ton di stazza lorda.

3. Ogni comandante ed ogni primo ufficiale di coperta di navi in navigazione tra le 200 e le 1600 ton di stazza lorda deve possedere un appropriato certificato.

4. Ogni candidato all'abilitazione deve:

(a) soddisfare l'Amministrazione dal punto di vista della idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista e all'udito;

(b) (i) per l'abilitazione in qualità di primo ufficiale di coperta, rispondere ai requisiti di un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi da 200 o più ton di stazza lorda;

(ii) per l'abilitazione in qualità di comandante, rispondere ai requisiti di un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi da 200 o più ton di stazza lorda ed avere un servizio di navigazione riconosciuto in questa funzione per un periodo non inferiore a 36 mesi; tuttavia, questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi se non meno di 12 mesi di tale servizio in navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta o se l'Amministrazione prescrive un addestramento specifico che essa considera equiparato a tale servizio;

(c) aver superato un esame appropriato con soddisfazione dell'Amministrazione. Tale esame deve comprendere le materie citate nell'Appendice, salvo che l'Amministrazione modifichi queste richieste di esame per comandanti e primi ufficiali di coperta di navi adibite a viaggi costieri, nel modo che essa ritiene opportuno, per escludere quelle materie che non sono applicabili alle acque ed alle navi interessate, tenendo presente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

Generalità

5. Il livello di cognizioni richieste per quanto riguarda i diversi capitoli dell'Appendice può essere modificato a seconda se il certificato sia rilasciato a livello di comandante o di primo ufficiale di coperta e a seconda se il certificato od i certificati siano validi per navi da 1600 o più ton di stazza lorda o per navi tra le 200 e le 1600 ton di stazza lorda.

APPENDICE ALLA REGOLA II/2.

Conoscenza minima richiesta per l'abilitazione di comandanti e primi ufficiali di coperta di navi da 200 o più ton di stazza lorda

1. Il programma di studi sotto riportato è compilato per l'esame di candidati per l'abilitazione quali comandanti e primi ufficiali di coperta di navi da 200 o più ton di stazza lorda. Si prefigge di ampliare

e di approfondire gli argomenti contenuti nella Regola II/4 - "Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi da 200 o più ton di stazza lorda". Tenendo presente che un comandante ha la responsabilità finale per la sicurezza della nave, dei passeggeri, dell'equipaggio e del carico e cl un primo ufficiale di coperta deve essere in grado di assumere questa responsabilità in qualsiasi momento, l'esame su questi argomenti deve tendere a verificare la loro capacità di assimilare tutte le informazioni disponibili che riguardano la sicurezza della nave.

2. Navigazione e determinazione della posizione.

(a) Pianificazione del viaggio e navigazione in tutte le condizioni:

(i) con metodi accettabili per tracciare rotte oceaniche;
(ii) in acque ristrette;
(iii) tra i ghiacci;
(iv) in visibilità limitata;
(v) in schemi di separazione del traffico;
(vi) in aree con ampi effetti di marea.

(b) Determinazione del punto nave:

(i) mediante osservazioni astronomiche, incluso il sole, le stelle, la luna ed i pianeti;

(ii) mediante osservazione terrestre, compresa la capacità di usare rilevamenti di punti rilevanti ed ausili alla navig zione quali fari, mede e boe in unione con le appropriate carte nautiche, avvisi ai naviganti ed altre pubblicazion per stabilire l'esattezza del punto nave risultante;

(iii) impiegando tutti i moderni mezzi elettronici di ausilio p la navigazione che soddisfino l'Amministrazione, con part colare conoscenza dei loro principi di funzionamento, lim ti, fonte di errore, rivelazione di erronea rappresentazio di informazicni e metodi di correzione per ottenere un ac rato punto nave.

3. Tenuta della guardia.

(a) Dimostrare perfetta conoscenza del contenuto, applicazione e scop del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, ivi compresi quegli Allegati che si riferiscono alla navigazione sicura.

(b) Dimostrare conoscenza del contenuto della Regola II/1 - "Principi Fondamentali da Osservare nella Tenuta di una Guardia di Navigazione".

4. Apparecchiatura radar.

Dimostrare con l'impiego del simulatore radar o, quando questo non è disponibile, col rapportatore diagramma, la conoscenza dei fondamenti del radar e la capacità di far funzionare ed usare il radar e di interpretare ed analizzare le informazioni ottenute da questo apparato, compresi:

(a) i fattori che influenzano le prestazioni e la precisione;

(b) messa a punto e conservazione della rappresentazione;

(c) rivelazione di erronee rappresentazioni di informazioni, echi falsi, echi del mare, ecc.;

(d) portata e rilevamento;

(e) identificazione di echi critici;

(f) rotta e velocità delle altre navi;

(g) tempo e distanza dal punto di massimo avvicinamento di navi incrocianti, in controrotta e raggiungenti;

(h) rilevazione di mutamenti nella rotta e nella velocità di altre navi;

(i) conseguenze di mutamenti nella propria rotta o nella velocità od in entrambe;

(j) applicazione del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare.

5. Bussole magnetiche e giroscopiche.

Capacità di determinare e correggere le deviazioni delle bussole magnetiche e giroscopoche e conoscenza dei mezzi per correggere tali deviazioni.

6. Meteorologia ed oceanografia.

(a) Dimostrare di essere in grado di capire ed interpretare una carta sinottica e di fare una previsione meteorologica dell'area, tenendo presenti le condizioni meteorologiche locali.

(b) Conoscenza delle caratteristiche dei vari sistemi meteorologici ivi compresi i cicloni tropicali e come evitare il centro dell'uragano ed i settori pericolosi.

(c) Conoscenza dei sistemi delle correnti oceaniche.

(d) Capacità di adoperare tutte le appropriate pubblicazioni nautiche sulle maree e sulle correnti, ivi comprese quelle in lingua inglese.

(e) Capacità di calcolare le condizioni delle maree.

7. Manovra e governo della nave.

Manovra e governo della nave in tutte le situazioni, ivi comprese le seguenti:

(a) Manovre di avvicinamento ai battelli o stazioni pilota con la debita considerazione per le condizioni atmosferiche, la marea, e le distanze d'arresto;

(b) governo della nave in fiumi, estuari, ecc. tenendo presente gli effetti della corrente, vento ed acqua ristretta sulla risposta del timone;

(c) manovra in acque poco profonde, ivi compresa la riduzione della profondità dell'acqua sotto la chiglia dovuto all'effetto dello squat 1), rollio e beccheggio;

(d) interazione tra le navi e tra la propria nave e le sponde vicine (effetto canale);

(e) ormeggio e disormeggio con varie condizioni di vento e di marea, con e senza rimorchiatori;

(f) scelta dell'ancoraggio; ancoraggio con una o due ancore in ancoraggi limitati e fattori per determinare la lunghezza di catena da usare;

(g) manovra nel caso di ancora che ara; disimpegno di un'ancora impigliata;

(h) immissione in bacino, con e senza avaria;

(i) organizzazione e governo delle navi con tempo avverso, compresa l'assistenza ad una nave o ad un aereo in difficoltà, operazioni di rimorchio, mezzi per tenere una nave ingovernabile in mare avverso, diminuzione della deriva ed uso dello olio;

(j) precauzioni nella manovra di ammaino di lance e zattere di salvataggio con maltempo;

(k) metodi per prendere a bordo naufraghi da lance e zattere di salvataggio;

(l) capacità di determinare le caratteristiche di manovra e della motrice dei principali tipi di navi con particolare riferimento alle distanze di arresto ed alle curve di evoluzione a differenti pescaggi e velocità;

---

1) Squat: la diminuzione della profondità dell'acqua sotto la nave che si verifica quando la nave si sposta nell'acqua ed è provocato sia dall'affondamento dello scafo,che dalla variazione dell'assetto. Questo effetto è accentuato in acque poco profonde e si può limitare riducendo la velocità della nave.

(m) importanza di navigare a velocità ridotta per evitare danni provocati dall'onda di prora e di poppa generata dalla propria nave;

(n) provvedimenti pratici da prendere quando si naviga tra i ghiacci e con condizioni di accumulo di ghiacci a bordo;

(o) impiego di, e manovra in, schemi di separazione del traffico.

8. Stabilità 2) della nave, costruzione e controllo di un'avaria.

(a) Comprensione dei principi fondamentali di costruzione della nave e le teorie ed i fattori che influenzano l'assetto e la stabilità ed i provvedimenti necessari per salvaguardare l'assetto e la stabilità in sicurezza.

(b) Conoscenza dell'effetto sull'assetto e sulla stabilità di una nave in caso di avaria e susseguente allagamento di un compartimento e contromisure da prendere.

(c) Dimostrazione di saper usare le tavole di stabilità, assetto e sollecitazione, i diagrammi e le attrezzature per il calcolo delle sollecitazioni, ivi compresa la conoscenza dei carichi e della zavorra da imbarcare per mantenere le sollecitazioni allo scafo entro limiti accettabili.

(d) Conoscenza generica dei principali elementi strutturali di una nave ed i nomi esatti delle varie parti.

(e) Conoscenza delle raccomandazioni IMCO relative alla stabilità delle navi.

9. Impianti di propulsione della nave.

(a) Principi di funzionamento degli impianti di propulsione marini;

(b) macchinari ausiliari delle navi;

(c) conoscenza generica dei termini di macchina.

10. Maneggio e stivaggio del carico.

(a) Stivaggio e rizzaggio dei carichi a bordo delle navi, compresi i mezzi di carico.

(b) Operazioni di imbarco e sbarco, con particolare considerazione all'imbarco e allo sbarco di carichi pesanti.

---

2) I comandanti ed i primi ufficiali di coperta sulle navi piccole dovranno essere perfettamente a conoscenza dei requisiti fondamentali di stabilità per tali navi.

(c) Regolamenti e raccomandazioni internazionali relativi al trasporto dei carichi, in particolare il Codice Internazionale Marittimo per le merci pericolose (IMDG).

(d) Trasporto di merci pericolose; precauzioni da prendere durante le operazioni di imbarco, sbarco e custodia di merci pericolose durante il viaggio.

(e) Conoscenza operativa dei contenuti ed applicazione delle guide in vigore relative alla sicurezza delle navi cisterna.

(f) Conoscenza operativa dei sistemi di tubazioni e pompaggio del carico comunemente usati.

(g) Termini e definizioni usate per descrivere le caratteristiche dei comuni carichi petroliferi quali petrolio grezzo, distillati medi, nafta.

(h) Regolamenti anti-inquinamento; operazioni di zavorramento, pulizia delle cisterne e degassificazione.

(i) Procedure per il load on top.

11. Prevenzione degli incendi e dispositivi per la lotta antincendio.

(a) Organizzazione delle esercitazioni antincendio.
(b) Classi e chimica degli incendi.
(c) Impianti per la lotta antincendio.
(d) Frequenza di un approvato corso antincendio.
(e) Conoscenza dei regolamenti relativi alle attrezzature antincendio.

12. Procedure di emergenza.

(a) Precauzioni quando la nave si arena.

(b) Provvedimenti da prendere prima e dopo l'incaglio.

(c) Disincaglio di una nave incagliata con e senza assistenza.

(d) Misure da prendere a seguito di collisione.

(e) Tamponatura provvisoria di falle.

(f) Misure per la protezione e la salvezza dei passeggeri e dell'equipaggio nei casi di emergenza.

(g) Circoscrizione del danno e salvataggio della nave a seguito di incendio od esplosione.

(h) Abbandono della nave.

(i) Manovra di emergenza del timone, armamento ed uso di un timone di fortuna, e mezzi per armare un timone di fortuna, dove è fattibile.

(j) Salvataggio di persone da una nave in pericolo o da un relitto.

(k) Procedure per uomo in mare.

13. Assistenza medica.

Una approfondita conoscenza dell'uso del contenuto delle seguenti pubblicazioni:

(a) Guida Medica Internazionale per le Navi od equivalenti pubblicazioni nazionali;

(b) Sezione medica del Codice Internazionale dei Segnali;

(c) Guida Medica per il Pronto Soccorso da Usarsi in Caso di Infortuni Provocati da Prodotti Pericolosi.

14. Diritto marittimo.

(a) Una conoscenza del diritto marittimo internazionale come incluso in accordi e convenzioni internazionali per quanto riguarda i doveri specifici e le responsabilità del comandante, in modo particolare quelli che si riferiscono alla sicurezza ed alla protezione dell'ambiente marino. In particolare deve essere prestata la massima attenzione ai seguenti argomenti:

(i) certificati ed altri documenti che devono essere portati a bordo delle navi secondo le convenzioni internazionali, come possono essere ottenuti e la durata della loro validità legale;

(ii) responsabilità secondo le richieste relative alla Convenzione Internazionale sulle Marche di Bordo Libero;

(iii) responsabilità secondo le richieste relative alla Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare;

(iv) responsabilità ai sensi delle convenzioni internazionali per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi;

(v) dichiarazione marittima di sanità; richieste dei regolamenti Sanitari Internazionali;

(vi) responsabilità ai sensi della Convenzione sul Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare;

(vii) responsabilità secondo gli altri strumenti internazionali che interessano la sicurezza della nave, dei passeggeri, dell'equipaggio e del carico.

(b) Il grado di conoscenza della legislazione marittima nazionale è lasciato a discrezione dell'Amministrazione, ma deve includere le disposizioni nazionali per perfezionare gli accordi e le convenzioni internazionali.

15. Direzione del personale e responsabilità di addestramento.

Una conoscenza della direzione, organizzazione ed addestramento del personale a bordo delle navi.

16. Comunicazioni.

(a) Capacità di trasmettere e ricevere messaggi in codice Morse mediante segnalazioni luminose e l'uso del Codice Internazionale dei Segnali. Nel caso in cui l'Amministrazione abbia già esaminato i candidati su questi argomenti per i livelli di abilitazione inferiori, essa può anche non ripetere l'esame di questi argomenti per l'abilitazione quale comandante.

(b) Conoscenza delle procedure usate nelle comunicazioni radiotelefoniche e capacità di usare i radiotelefoni, specialmente per messaggi di pericolo, urgenza e sicurezza di navigazione.

(c) Conoscenza delle procedure per i segnali di emergenza di pericolo mediante radiotelegrafia come prescritto nel Regolamento Radio.

17. Salvataggio.

Una conoscenza approfondita dei regolamenti per i dispositivi di salvataggio (Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare), organizzazione di esercitazioni di abbandono nave, lance, zattere ed altro equipaggiamento di salvataggio.

18. Ricerche e salvataggi.

Una approfondita conoscenza del Manuale IMCO di Ricerca e Salvataggio per Navi Mercantili (MERSAR).

19. Metodi per dimostrare la competenza.

(a) Navigazione.
Dimostrare l'impiego del sestante, del peloro, del cerchio azimutale e la capacità di tracciare il punto, la rotta ed i rilevamenti.

(b) Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare.

(i) l'uso di modellini che mostrino gli appropriati segnali o fanali od un simulatore di fanali di navigazione;

(ii) manovra con rapportatore diagramma o simulatore radar.

(c) Radar.

(i) simulatore radar; o

(ii) rapportatori diagramma.

(d) Lotta antincendio.

Frequenza di un corso antincendio riconosciuto.

(e) Comunicazioni.

Prova pratica visiva e vocale.

(f) Salvataggio.

Ammaino e governo di lance e di altri dispositivi di salvataggio, compreso l'indossare i giubbotti di salvataggio.

REGOLA II/3

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione e di comandanti di navi inferiori a 200 ton di stazza lorda

1. Navi non adibite a viaggi costieri.

(a) Ogni comandante che presti servizio su navi inferiori a 200 ton di stazza lorda non adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato riconosciuto dall'Amministrazione per il servizio in qualità di comandante di navi tra le 200 e le 1600 ton di stazza lorda.

(b) Ogni ufficiale responsabile di una guardia di navigazione che presti servizio a bordo di navi inferiori a 200 ton di stazza lorda non adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato appropriato per navi da 200 o più ton di stazza lorda.

2. Navi adibite a viaggi costieri.

(a) Comandante.

(i) Ogni comandante che presti servizio su navi inferiori a 200 ton di stazza lorda adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato appropriato.

(ii) Ogni candidato per l'abilitazione deve:

(1) non avere meno di 20 anni;

(2) avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 12 mesi in qualità di ufficiale responsabile di una guardia di navigazione;

(3) soddisfare l'Amministrazione di possedere una adeguata conoscenza appropriata ai suoi compiti sulle navi interessate che includa le materie contenute nell'Appendice della presente Regola.

(b) Ufficiale responsabile di una guardia di navigazione.

(i) Ogni ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi inferiori a 200 ton di stazza lorda adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato appropriato.

(ii) Ogni candidato per l'abilitazione deve:

(1) non avere meno di 18 anni;

(2) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista e all'udito;

(3) soddisfare l'Amministrazione che ha:
- effettuato con successo un addestramento specifico, incluso un adeguato periodo di appropriato servizio di navigazione come richiesto dall'Amministrazione; o
- portato a termine un servizio di navigazione riconosciuto nella sezione di coperta non inferiore a 3 anni;

(4) soddisfare l'Amministrazione di possedere l'adeguata conoscenza appropriata ai suoi compiti sulle navi interessate, che includa le materie contenute nell'Appendice della presente Regola.

3. Addestramento.

L'addestramento per arrivare ad avere la conoscenza necessaria e l'esperienza pratica deve basarsi sulla Regola II/1 - "Principi Fondamentali da Osservare nella Tenuta di una Guardia di Navigazione" e sui relativi regolamenti e raccomandazioni nternazionali.

4. Esenzioni.

L'Amministrazione, se considera che le dimensioni di una nave e le condizioni del viaggio siano tali da rendere l'applicazione di tutte le richieste di questa regola e della relativa appendice irrealizzabili ed inattuabili può, nella misura che ritiene opportuna, esentare il comandante e l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione su tale nave o classi di navi da alcune delle richieste, tenendo sempre presente la sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

APPENDICE ALLA REGOLA II/3

Conoscenza minima richiesta per l'abilitazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione e di comandanti di navi inferiori a 200 ton di stazza lorda

1. (a) Conoscenza di quanto segue:

(i) navigazione costiera e, nella misura in cui è richiesto, navigazione astronomica;

(ii) Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare;

(iii) Codice Marittimo Internazionale per Merci Pericolose (IMDG);

(iv) bussola magnetica;

(v) radiotelefonia e segnalazioni ottiche;

(vi) prevenzione degli incendi e dispositivi per la lotta antincendio;

(vii) salvataggio;

(viii) procedure di emergenza;

(ix) manovra della nave;

(x) stabilità della nave;

(xi) meteorologia;

(xii) apparati motore delle piccole navi;

(xiii) pronto soccorso;

(xiv) ricerche e salvataggi;

(xv) prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino.

(b) Oltre ai requisiti del sotto-paragrafo (a), una sufficiente conoscenza per far funzionare in modo sicuro tutti gli ausili alla navigazione e gli apparati installati a bordo delle navi in questione.

(c) Il grado di conoscenza che deve essere richiesto per gli argomenti specificati ai sotto-paragrafi (a) e (b), deve essere tale da permettere all'ufficiale di guardia di portare a termine i suoi compiti in modo sicuro.

2. Ogni comandante che presti servizio su navi inferiori a 200 ton di stazza lorda, oltre ai requisiti del paragrafo 1 sopraindicati, deve soddisfare l'Amministrazione di possedere la conoscenza necessaria per portare a termine tutti i suoi compiti, come comandante, in modo sicuro.

REGOLA II/4

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione su navi da 200 o più ton di stazza lorda

1. Ogni ufficiale responsabile di una guardia di navigazione che presti servizio su navi da 200 o più ton di stazza lorda deve possedere un appropriato certificato.

2. Ogni candidato all'abilitazione deve:

(a) non avere meno di 18 anni;

(b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, specialmente per quanto riguarda la vista e l'udito;

(c) aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto nella sezione di coperta per un periodo non inferiore a tre anni che deve comprendere almeno 6 mesi di servizi di guardia sul ponte sotto la supervisione di un ufficiale qualificato; tuttavia, l'Amministrazione può permettere che non più di due anni di questo servizio di navigazione riconosciuto vengano sostituiti con un periodo di addestramento specifico, purchè la Amministrazione sia soddisfatta che tale addestramento valga quanto il periodo di servizio in mare che sostituisce;

(d) soddisfare l'Amministrazione, superando un esame appropriato, che egli possiede l'adeguata conoscenza teorica e pratica appropriata ai suoi compiti.

3. Certificati per il servizio senza limitazioni.
Per il rilascio di certificati per il servizio senza limitazione quanto ad area di operazione, l'esame deve dimostrare l'adeguatezza della conoscenza teorica e pratica del candidato sugli argomenti elencati nell'Appendice di questa Regola.

4. Certificati limitati.
Per il rilascio di certificati limitati per il servizio in viaggi costieri, l'Amministrazione può tralasciare i seguenti argomenti tra quelli elencati nell'Appendice, tenendo presente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque:

(a) navigazione astronomica;

(b) sistemi elettronici per il punto nave e navigazione in acque non coperte da tali sistemi.

5. Livello di conoscenza.

(a) Il livello di conoscenza, che deve essere richiesto sugli argomenti elencati nell'Appendice, deve essere sufficiente a permettere all'ufficiale responsabile di una guardia di portare a termine i suoi compiti di tenuta della guardia in modo sicuro. Nel determinare l'opportuno livello di conoscenza, l'Amministrazione deve tener conto delle note poste a piè di ogni argomento nell'Appendice.

(b) L'addestramento per conseguire la conoscenza teorica necessaria e l'esperienza pratica deve basarsi sulla Regola II/1 - "Principi Fondamentali da Osservare nella Tenuta di una Guardia di Navigazione" e sui relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali.

APPENDICE ALLA REGOLA II/4

Conoscenza minima richiesta per l'abilitazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione su navi da 200 o più ton di stazza lorda

1. Navigazione astronomica.

Capacità di usare i corpi celesti per determinare il punto nave e le deviazioni della bussola.

2. Navigazione terrestre e costiera.

(a) Capacità di determinare il punto nave mediante:

(i) punti notevoli;

(ii) ausili alla navigazione, compresi fari, mede e boe;

(iii) navigazione stimata, tenendo conto dei venti, delle maree, delle correnti e della velocità con i giri dell'elica al minuto e con il solcometro.

(b) Conoscenza perfetta ed uso delle carte e delle pubblicazioni nautiche quali portolani, tavole delle maree, avvisi ai naviganti, avvisi radio per la navigazione ed informazioni sulle rotte delle navi.

3. Navigazione con radar.

Conoscenza degli elementi fondamentali del radar e capacità di far funzionare ed usare il radar e capacità di interpretare ed analizzare le informazioni ottenute usando il radar compreso quanto segue:

(a) fattori che influiscono sul rendimento e sulla precisione;

(b) messa a punto e conservazione della rappresentazione;

(c) rivelazione di erronee rappresentazioni di informazioni, echi falsi, echi del mare, ecc.;

(d) portata e rilevamento;

(e) identificazione di echi critici;

(f) rotta e velocità delle altre navi;

(g) tempo e distanza dal punto di massimo avvicinamento di navi incrocianti, in controrotta e raggiungenti;

(h) rilevazione di mutamenti nella rotta e nella velocità di altre navi;

(i) conseguenze di mutamenti nella propria rotta, o nella velocità, o in entrambe;

(j) applicazione del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare.

4. Tenuta della guardia.

(a) Dimostrare perfetta conoscenza del contenuto, applicazione e scopi del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, compresi quegli Allegati che si riferiscono alla navigazione sicura.

(b) Dimostrare conoscenza del contenuto della Regola II/1 - "Principi Fondamentali da Osservare per la Tenuta di una Guardia in Navigazione".

5. Sistemi elettronici per il punto nave e per la navigazione.

Capacità di determinare il punto nave con gli ausili elettronici alla navigazione con soddisfazione dell'Amministrazione.

6. Radiogoniometri ed ecometri.

Capacità di far funzionare gli apparati e di adoperare correttamente le informazioni.

7. Meteorologia.

Conoscenza degli strumenti meteorologici in dotazione a bordo e loro applicazione. Conoscenza delle caratteristiche dei vari sistemi meteorologici, procedure dei rapporti e sistemi di registrazione. Capacità di usare le informazioni meteorologiche disponibili.

8. Bussole magnetiche e girobussole.

Conoscenza dei principi della bussola magnetica e della girobussola, comprese le deviazioni e le correzioni. Per le girobussole, un'idea dei sistemi controllati dalla girobussola madre ed una conoscenza del funzionamento e della manutenzione dei principali tipi di girobussole.

9. Pilota automatico.

Conoscenza dei sistemi e delle procedure del pilota automatico.

10. Radiotelefonia e segnalazioni ottiche.

(a) Capacità di trasmettere e di ricevere messaggi a lampi di luce.

(b) Capacità di utilizzare il Codice Internazionale dei Segnali.

(c) Conoscenza delle procedure adoperate nelle comunicazioni radiotelefoniche e capacità di adoperare i radiotelefoni, specialmente per i messaggi di pericolo, di urgenza,di sicurezza e di navigazione.

11. Prevenzione degli incendi e dispositivi per la lotta antincendio.

(a) Capacità di organizzare esercitazioni antincendio.
(b) Conoscenza delle classi e chimica degli incendi.
(c) Conoscenza degli impianti per la lotta antincendio.
(d) Frequenza di un corso antincendio riconosciuto.

12. Salvataggio

Capacità di organizzare esercitazioni di abbandono nave e conoscenza del funzionamento delle lance, zattere, apparati galleggianti e dispositivi similari di salvataggio come pure il funzionamento delle loro dotazioni, incluso l'apparato radio portatile ed i radiofari di emergenza per l'indicazione della posizione (EPIRBs). Conoscenza delle tecniche di sopravvivenza in mare.

13. Procedure di emergenza.

Conoscenza delle voci elencate nell'appropriata Appendice dell'edizione in vigore del "Documento di Guida" dell'ILO/IMCO.

14. Manovra e governo della nave.

Conoscenza di:

(a) effetti delle varie portate, pescaggi, assetto, velocità ed acqua sotto la chiglia sulle curve di evoluzione e sulle distanze di arresto;

(b) effetti del vento e delle correnti sul governo della nave;

(c) manovre per il salvataggio di un uomo in mare;

(d) squat, basso fondale ed effetti similari;

(e) procedure corrette per ancorare ed ormeggiare.

15. Stabilità della nave.

(a) Conoscenza operativa ed applicazione delle tabelle di stabilità, assetto e sollecitazione, dei diagrammi e degli apparati per il calcolo del-

le sollecitazioni.

(b) Comprensione delle azioni fondamentali da intraprendere in caso di perdita parziale del galleggiamento.

16. Lingua inglese.

Un'adeguata conoscenza della lingua inglese che permetta all'ufficiale di utilizzare le carte ed altre pubblicazioni nautiche, di capire le informazioni meteorologiche ed i messaggi che riguardano la sicurezza ed il funzionamento della nave e di esprimersi in modo comprensibile nelle sue comunicazioni con altre navi e con stazioni costiere. Capacità di capire e di impiegare il Dizionario IMCO "Standard Marine Navigational Vocabulary".

17. Costruzione della nave.

Conoscenza generica delle parti principali che costituiscono la struttura della nave ed i nomi esatti delle varie parti.

18. Maneggio e stivaggio del carico.

Conoscenza di un sicuro maneggio e stivaggio dei carichi e gli effetti di questi fattori sulla sicurezza della nave.

19. Assistenza medica.

Applicazione pratica delle guide mediche e dei consigli per radio, inclusa la capacità di intraprendere provvedimenti efficaci, in base a tale conoscenza, in caso di infortuni o malattie che possono verificarsi a bordo della nave.

20. Ricerche e salvataggi.

Conoscenza del Manuale IMCO di Ricerca e Salvataggio per le Navi Mercantili (MERSAR).

21. Prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino.

Conoscenza delle precauzioni che devono essere osservate per prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino.

REGOLA II/5

Requisiti minimi obbligatori per garantire la continua competenza e l'aggiornamento delle conoscenze per comandanti ed ufficiali di coperta

1. Ad ogni comandante ed ufficiale di coperta in possesso di un certificato, che presti servizio a bordo o che intenda ritornare a bordo dopo un periodo a terra, per continuare ad essere idoneo per il servizio di navigazione, è richiesto, ad intervalli che non superino i 5 anni, di soddisfare l'Amministrazione quanto a:

(a) idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista ed all'udito;

(b) competenza professionale:

(i) mediante servizio di navigazione riconosciuto in qualità di comandante od ufficiale di coperta di almeno 1 anno nei 5 anni precedenti; o

(ii) in virtù di aver assolto funzioni relative ai compiti adatti al grado del certificato posseduto che siano considerate essere almeno equivalenti al servizio di navigazione richiesto nel paragrafo 1 (b) (i); o

(iii) mediante uno dei seguenti:
- superando una prova riconosciuta; o
- ultimando con esito positivo un corso o dei corsi riconosciuti; o
- portando a termine un servizio di navigazione riconosciuto, in qualità di ufficiale di coperta, per un periodo non inferiore a tre mesi, in soprannumero, immediatamente prima di assumere il grado a cui ha diritto in virtù del suo certificato.

2. L'Amministrazione deve, consultandosi con quelle interessate, formulare o promuovere la formulazione di una struttura per corsi di richiamo ed aggiornamento, volontari od obbligatori, a seconda del caso, per comandanti ed ufficiali di coperta che prestano servizio a bordo, in particolar modo per quelli che rientrano nel servizio di navigazione. L'Amministrazione si assicura che siano prese le disposizioni affinchè tutte le persone interessate possano partecipare ai corsi che sono appropriati per la loro esperienza e per i loro compiti. Tali corsi devono essere approvati dall'Amministrazione e comprendere i mutamenti nella tecnologia marittima e nei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali concernenti la sicurezza della vita in mare e la protezione

dell'ambiente marino.

3. Ogni comandante ed ufficiale di coperta deve,per continuare a prestare servizio di navigazione a bordo di navi per le quali siano stati concordati a livello internazionale requisiti particolari di addestramento, completare con successo un relativo addestramento riconosciuto.

4. L'Amministrazione deve assicurarsi che i testi delle recenti variazioni ai regolamenti internazionali che riguardano la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino, siano messi a disposizione delle navi sotto la sua giurisdizione.

REGOLA II/6

Requisiti minimi obbligatori per comuni facenti parte di una guardia di navigazione

1. I requisiti minimi per un comune facente parte di una guardia di navigazione su navi in navigazione di 200 o più tonn. di stazza lorda sono indicati al paragrafo 2. Questi requisiti non sono quelli per l'abilitazione dei marinai °) né,eccezione fatta per navi di piccole dimensioni, sono i requisiti minimi per un comune che debba essere l'unico comune di una guardia di navigazione. Le Amministrazioni possono richiedere un addestramento supplementare e qualificazioni per un comune che sia l'unico comune di una guardia di navigazione.

2. Ogni comune facente parte di una guardia di navigazione su navi da 200 o più tonn. di stazza lorda deve:

(a) non avere meno di 16 anni;

(b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica,con particolare riguardo alla vista ed all'udito;

(c) soddisfare l'Amministrazione che egli ha:

(i) completato un servizio di navigazione riconosciuto comprendente almeno 6 mesi di pratica di navigazione collegata, in particolare, con i compiti della guardia di navigazione; o

(ii) superato con esito positivo un addestramento specifico, a terra od a bordo, compreso un adeguato periodo di servizio di navigazione, come richiesto dall'Amministrazione, che non sia inferiore a due mesi;

°) Si fa riferimento alla Convenzione ILO per l'Abilitazione dei Marinai, 1946 o a qualsiasi Convenzione successiva.

(d) avere pratica od addestramento che comprenda:

(i) principi fondamentali della lotta antincendio pronto soccorso, tecniche di sopravvivenza individuale, pericoli per la salute e sicurezza personale;

(ii) capacità di capire gli ordini e di farsi capire dall'ufficiale di guardia in merito ai suoi compiti;

(iii) capacità di governare e di eseguire correttamente gli ordini al timone, come pure una sufficiente conoscenza delle bussole magnetiche e delle girobussole per l'esecuzione di questi compiti;

(iv) capacità di tenere un'appropriata vedetta visiva ed auditiva e riportare il rilevamento approssimato di un segnale sonoro, di un fanale o di altro oggetto, in gradi o punti;

(v) dimestichezza nel passare dal pilota automatico al timone a mano e vice-versa;

(vi) conoscenza dell'impiego degli appropriati sistemi di comunicazione interna e dei sistemi di allarme;

(vii) conoscenza dei segnali pirotecnici di pericolo;

(viii) conoscenza dei suoi compiti in caso di emergenza;

(ix) conoscenza dei termini e delle definizioni impiegati a bordo della nave che si riferiscono ai suoi compiti.

3. La pratica, il servizio o l'addestramento richiesti nei paragrafi 2 (c) e (d) possono essere acquisiti mediante l'adempimento dei compiti connessi con la tenuta della guardia di navigazione, ma solo se tali compiti sono eseguiti sotto la supervisione diretta del comandante, dell'ufficiale responsabile della guardia di navigazione o di un comune qualificato.

4. Le Amministrazioni devono assicurarsi che venga rilasciata un'autorizzazione a tutti i marittimi che, per pratica o addestramento, siano qualificati in conformità con questa Regola a prestare servizio in qualità di comune facente parte di una guardia di navigazione o che il documento in loro possesso sia debitamente convalidato.

5. Un marittimo può essere considerato dall'Amministrazione di aver soddisfatto i requisiti di questa Regola se ha prestato servizio, nella relativa funzione nella sezione di coperta, per un periodo non inferiore ad 1 anno nei 5 anni precedenti l'entrata in vigore della Convenzione per quella Amministrazione.

REGOLA II/7

Principi fondamentali da osservare nella tenuta di una guardia in porto

1. Su qualsiasi nave ormeggiata in modo sicuro o all'ancora in modo sicuro, in condizioni normali quando è in porto, il comandante deve predisporre affinchè sia costantemente tenuta una efficace ed adeguata guardia ai fini della sicurezza.

2. Nell'organizzare le guardie si deve tener conto delle disposizioni della "Raccomandazione sui Principi e Guida Operativa per Ufficiali di Coperta Responsabili di una Guardia in Porto" e della "Raccomandazione sui Principi e Guida Operativa per Ufficiali di Macchina Responsabili di una Guardia in Macchina in Porto" adottate dalla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e l'Abilitazione dei Marittimi, 1978.

REGOLA II/8

Requisiti minimi obbligatori per una guardia in porto su navi che trasportano carichi pericolosi

1. Il comandante di ogni nave che trasporti un carico alla rinfusa che sia pericoloso - qualora sia, o possa diventare, esplosivo, infiammabile, tossico, pericoloso per la salute, inquinante per l'ambiente - deve assicurarsi che sia mantenuta una sicura guardia sul ponte ed una sicura guardia in macchina mediante la disponibilità immediata a bordo di un ufficiale o di ufficiali debitamente qualificati e da comuni, se del caso, anche se la nave è in porto ormeggiata o all'ancora senza pericolo.

2. Il comandante di ogni nave che trasporti carichi pericolosi non alla rinfusa - qualora questi siano o possano diventare esplosivi, infiammabili, tossici, pericolosi per la salute o inquinanti per l'ambiente - deve, nell'organizzare le disposizioni per una tenuta della guardia sicura, tenere ben presente la natura, la quantità, l'imballaggio e lo stivaggio dei carichi pericolosi e qualsiasi condizione particolare a bordo, in mare od a terra.

3. Nell'organizzare le guardie si deve tenere ben presente la "Raccomandazione sui Principi e sulla Guida Operativa per Ufficiali di Coperta Responsabili di una Guardia in Porto" e la "Raccomandazione sui Principi e sulla Guida Operativa per Ufficiali Macchinisti Responsabili di una Guardia in Macchina in Porto" adottate dalla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e l'Abilitazione dei Marittimi, 1978.

CAPITOLO III

SEZIONE MACCHINE

REGOLA III/1

Principi fondamentali da osservare nella tenuta di una guardia in macchina

1. I Contraenti devono indirizzare l'attenzione degli armatori, operatori marittimi, comandanti, direttori di macchina e personale di tenuta della guardia sui seguenti principi, che devono essere osservati per garantire che sia mantenuta in ogni momento una guardia in macchina sicura.

2. Il termine "guardia" è adoperato in questa Regola per indicare o un gruppo di persone che compongono la guardia od il periodo di responsabilità di un ufficiale di macchina durante il quale può o non può essere richiesta la sua presenza fisica nei locali dell'apparato motore.

3. I principi fondamentali, che comprendono mà che non sono limitati a quanto segue, devono essere presi in considerazione su tutte le navi.

4. Generalità.

(a) Il direttore di macchina di ogni nave è tenuto, consultandosi col comandante, ad assicurarsi che le disposizioni per la tenuta della guardia siano adeguate a mantenere una guardia sicura. Nel decidere la composizione della guardia, che può comprendere idonei comuni di macchina, si deve tener conto , inter alia, dei seguenti criteri:

(i) tipo di nave;

(ii) tipo e condizione dei macchinari;

(iii) particolari stati di operatività dettati da situazioni quali condizioni meteorologiche, ghiaccio, acqua inquinata, basso fondale, condizioni di emergenza, contenimento di avaria od abbattimento di inquinamento;

(iv) qualificazioni e pratica della guardia;

(v) sicurezza della vita, della nave, del carico e del porto e protezione dell'ambiente;

(vi) osservanza delle regolamentazioni internazionali nazionali e locali;

(vii) mantenimento delle normali operazioni della nave.

(b) Sotto la direzione del direttore di macchina, l'ufficiale macchinista responsabile della guardia è responsabile dell'ispezione, funzionamento e prova, come richiesto, di tutto il macchinario ed equipaggiamento sotto la sua responsabilità. L'ufficiale macchinista responsabile di una guardia è il rappresentante del direttore di macchina e la sua responsabilità primaria, in qualunque momento, deve essere il sicuro ed efficiente funzionamento e la manutenzione del macchinario che interessa la sicurezza della nave.

(c) Il direttore di macchina deve, dopo essersi consultato con il comandante, stabilire preventivamente ciò che è necessario per il viaggio designato, prendendo in considerazione i fabbisogni di combustibile, acqua, lubrificanti, prodotti chimici, materiali di consumo ed altri ricambi, attrezzi, scorte e quant'altro può occorrere.

5. Operatività.

(a) L'ufficiale macchinista responsabile di una guardia deve assicurarsi che siano mantenute le disposizioni stabilite per la tenuta della guardia. Sotto la sua direzione generale ai comuni di macchina, se facenti parte della guardia, é richiesto di aiutare a far funzionare in modo sicuro ed efficiente l'apparato di propulsione e le apparecchiature ausiliarie.

(b) All'inizio della guardia in macchina, devono essere verificati i parametri operativi in vigore e lo stato di tutte le macchine. Si deve prendere nota di tutti i macchinari che non funzionano regolarmente, che si ritiene abbiano un difetto nel funzionamento o che necessitano di una assistenza tecnica particolare, come pure si deve prendere nota di qualunque provvedimento che è già stato preso. Se necessario, deve essere steso il programma per ogni ulteriore intervento.

(c) L'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve assicurarsi che l'impianto principale di propulsione e gli impianti ausiliari siano tenuti sotto costante sorveglianza, che siano effettuati, ad opportuni intervalli di tempo, i controlli ai locali macchine ed alla macchina del timone e che siano presi i provvedimenti appropriati per porre rimedio ad ogni cattivo funzionamento rilevato.

(d) Quando i locali macchine sono presidiati, l'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve, in qualunque momento, essere prontamente in grado di far funzionare l'impianto di propulsione in risposta alle necessità di cambiamento di senso di marcia o di velocità. Quando i locali macchine non sono presidiati, l'ufficiale macchinista designato al servizio, responsabile della guardia, deve essere immediatamente pronto su chiamata a prendere servizio nei locali macchine.

(e) Tutti gli ordini del ponte devono essere prontamente eseguiti. I cambiamenti di senso di marcia e di velocità dell'impianto principale di propulsione devono essere registrati, salvo nei casi in cui l'Amministrazione stabilisca che per la dimensione e le caratteristiche di una parti-

colare nave non sia fattibile effettuare tale registrazione. L'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve assicurarsi che i comandi dell'impianto principale di propulsione, quando sono predisposti per il funzionamento manuale, siano continuamente presidiati in condizioni di "Prontezza" e di manovra.

(f) L'ufficiale macchinista responsabile della guardia non deve intraprendere nè deve essergli assegnato un servizio che possa eventualmente interferire con il suo compito di supervisione del sistema principale di propulsione e della sua apparecchiatura ausiliaria e deve assicurarsi che l'impianto principale di propulsione e le apparecchiature ausiliarie siano tenute sotto costante sorveglianza fino a quando non è correttamente rilevato.

(g) Deve essere prestata debita attenzione alla manutenzione ed al mantenimento di tutti i macchinari, inclusi impianti meccanici, elettrici, idraulici e pneumatici, alle loro apparecchiature di controllo ed ai relativi congegni di sicurezza, a tutto l'equipaggiamento degli impianti di servizio alloggi ed alla registrazione del prelievo delle provviste e di parti di rispetto.

(h) Il direttore di macchina deve assicurarsi che l'ufficiale macchinista responsabile della guardia sia al corrente di tutte le operazioni di manutenzione preventiva, di controllo delle avarie e di riparazione che devono essere effettuate durante la guardia. L'ufficiale macchinista responsabile della guardia è responsabile dell'isolamento, sorpasso e regolazione di tutte le macchine sotto la sua responsabilità su cui si deve intervenire e deve annotare tutto il lavoro eseguito.

(i) Prima di smontare di servizio, l'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve assicurarsi che tutti gli eventi in rapporto con l'apparato motore principale ed ausiliario siano opportunamente registrati.

(j) Per evitare ogni pericolo per la sicurezza della nave e del suo equipaggio, l'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve avvisare immediatamente il ponte, in caso di incendio, su azioni limitanti, nei locali macchine, che possono provocare una riduzione di velocità della nave, una mancanza imminente di governo, l'arresto dell'impianto di propulsione della nave e qualsiasi alterazione nella generazione di energia elettrica od altri pericoli simili per la sicurezza. Questa comunicazione, quando è possibile, deve essere fatta prima che siano effettuati i cambiamenti, per dare al ponte il massimo tempo possibile per prendere tutti i provvedimenti che possono essere necessari per evitare un potenziale incidente marittimo.

(k) Quando la macchina è messa in stato di pronti, l'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve assicurarsi che tutte le macchine e le apparecchiature che potrebbero essere usate durante la manovra siano in stato di prontezza immediato e che una adeguata riserva di energia

elettrica sia disponibile per la macchina del timone e per altri fabbisogni.

6. Requisiti per la guardia.

(a) Tutti i componenti della guardia devono conoscere perfettamente i compiti di tenuta della guardia loro assegnati. Inoltre, ogni componente deve, in relazione alla nave:

(i) conoscere il modo di impiego degli appropriati sistemi di comunicazione interna;

(ii) conoscere le uscite di sicurezza dai locali macchine;

(iii) conoscere i sistemi di allarme della sala macchine e saper distinguere tra i diversi allarmi, con particolare riferimento all'allarme CO_2;

(iv) conoscere dove sono ubicati nei locali macchine, e come si usano, i dispositivi per la lotta antincendio.

(b) La composizione di una guardia in navigazione deve, in qualsiasi momento, essere atta a garantire il funzionamento sicuro di tutte le macchine che interessano il funzionamento della nave in modo automatico o manuale e deve essere appropriata alle circostanze ed alle condizioni predominanti. Per ottenere questo si deve tener conto, "inter alia", di quanto segue:

(i) adeguata supervisione, in ogni momento,dei macchinari che interessano l'operatività in sicurezza della nave;

(ii) stato ed affidabilità di ogni apparato di propulsione e di governo telecomandato e dei suoi comandi, l'ubicazione dei comandi e le procedure richieste per passare al funzionamento manuale in caso di avaria o di emergenza;

(iii) ubicazione e funzionamento dei dispositivi e degli apparecchi per rilevare, estinguere o circoscrivere gli incendi;

(iv) impiego e stato operativo delle attrezzature ausiliarie, di prontezza e di emergenza che interessino le operazioni in sicurezza inerenti la navigazione, l'ormeggio o l'entrata in bacino;

(v) gradi e procedure necessarie a mantenere in efficienza le installazioni dei macchinari in modo da garantire il loro efficente funzionamento durante tutti gli stati di operatività della nave;

(vi) qualsiasi altra richiesta sulla guardia che possa derivare in conseguenza di particolari circostanze operative.

(c) Ad un ancoraggio non protetto, il direttore di macchina deve consultarsi con il comandante sull'opportunità di mantenere o meno una guar

dia come in navigazione.

7. Idoneità per il servizio.

Il sistema di guardia deve essere tale che l'efficienza della guardia non sia menomata dalla fatica. I turni deveono essere organizzati dal direttore di macchina in modo tale che la prima guardia all'inizio del viaggio e le successive guardie di rilievo siano riposate a sufficienza ed inoltre idonee per il servizio.

8. Protezione dell'ambiente marino.

Tutti gli ufficiali ed i comuni di macchina devono essere consci dei gravi effetti dell'inquinamento operativo od accidentale dell'ambiente marino e devono prendere tutte le precauzioni possibili per prevenire tale inquinamento, particolarmente nell'ambito dei relativi regolamenti internazionali e portuali.

REGOLA III/2

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di direttori di macchina e primi ufficiali di macchina di navi aventi l'apparato di propulsione principale con una potenza di 3000 o più KW

1. Ogni direttore di macchina ed ogni primo ufficiale di macchina di navi che abbiano l'apparato motore di propulsione principale con una potenza di 3000 o più KW deve possedere un appropriato certificato.

2. Ogni candidato all'abilitazione deve:

(a) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, vista ed udito compresi;

(b) avere i requisiti per l'abilitazione quale ufficiale macchinista responsabile di una guardia; e

(i) per l'abilitazione quale primo ufficiale di macchina, avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 12 mesi prestato come allievo ufficiale di macchina o come ufficiale macchinista;

(ii) per l'abilitazione quale direttore di macchina, avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 36 mesi di cui non meno di 12 mesi in qualità di ufficiale macchinista in una posizione di responsabilità, dopo qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina;

(c) aver frequentato un corso pratico antincendio riconosciuto;

(d) aver superato l'esame richiesto, con soddisfazione dell'Amministrazione. Tale esame deve comprendere gli argomenti esposti nell'Appendice della presente Regola, fermo restando che l'Amministrazione può modificare i requisiti dell'esame per ufficiali di navi con una limitata potenza di propulsione, che siano adibite a viaggi costieri, nel modo che ritiene opportuno, tenendo presente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

3. L'addestramento per ottenere la necessaria conoscenza teorica e la necessaria esperienza pratica deve tener conto dei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali.

4. Il grado di conoscenza richiesto per i diversi paragrafi di questa Appendice può essere variato a seconda se il certificato di abilitazione è da rilasciare a livello di direttore di macchina o di primo ufficiale di macchina.

APPENDICE ALLA REGOLA III/2

Conoscenza minima richiesta per l'abilitazione di direttori di macchina e di primi ufficiali di macchina di navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza di 3000 o più KW

1. Il programma di studi sotto indicato è compilato per l'esame di candidati all'abilitazione di direttore di macchina o primo ufficiale di macchina su navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza di 3000 o più KW. Tenendo presente che il primo ufficiale di macchina deve essere in grado di assumere le responsabilità del direttore di macchina in qualsiasi momento, l'esame su questi argomenti deve tendere a verificare la capacità del candidato di assimilare tutte le informazioni disponibili che riguardano il funzionamento sicuro dell'apparato motore della nave.

2. In riferimento al paragrafo 4 (a) sottostante, l'Amministrazione può omettere di richiedere la conoscenza di quegli apparati di propulsione che non siano le installazioni di macchine per le quali è valido il certificato da rilasciare. Un certificato rilasciato su tali basi non è valido per tutte le categorie di macchinari che sono state omesse, fino a quando l'ufficiale macchinista non dimostri, con soddisfazione dell'Amministrazione, di essere competente su questi argomenti. Tutte que-

ste limitazioni devono essere specificate nel certificato.

3. Ogni candidato deve possedere la conoscenza teorica dei seguenti argomenti:

(a) termodinamica e trasmissione del calore;

(b) meccanica ed idromeccanica;

(c) principi operativi degli impianti di potenza delle navi (die-sel, turbine a vapore ed a gas) e refrigerazione;

(d) caratteristiche fisiche e chimiche dei combustibili e dei lubrificanti;

(e) tecnologia dei materiali;

(f) chimica e fisica degli agenti infiammabili ed estinguenti;

(g) elettrotecnica marittima, elettronica ed apparecchiature elet-triche;

(h) principi essenziali dell'automazione, strumentazione e sistemi di controllo;

(i) architettura navale e costruzione della nave, incluso il controllo dell'avaria.

4. Ogni candidato deve possedere una conoscenza pratica adeguata almeno sui seguenti argomenti:

(a) funzionamento e manutenzione di:

(i) motori marini diesel;

(ii) impianti marini di propulsione a vapore;

(iii) turbine a gas marine;

(b) funzionamento e manutenzione di macchinari ausiliari, compresi gli impianti di pompaggio e tubazioni, l'impianto caldaia ausiliaria e gli impianti di governo;

(c) funzionamento, verifica e manutenzione delle apparecchiature elettriche e di controllo;

(d) funzionamento e manutenzione delle attrezzature per il maneggio del carico e del macchinario di coperta;

(e) individuazione del cattivo funzionamento dei macchinari, localizzazione dei guasti e misure per prevenire l'avaria;

(f) organizzazione della manutenzione in sicurezza e procedure di riparazione;

(g) metodi e mezzi per la prevenzione, l'individuazione e l'estin-zione degli incendi;

(h) metodi e mezzi per prevenire l'inquinamento dell'ambiente ad opera delle navi;

(i) regolamenti da osservare per prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino;

(j) effetti dell'inquinamento marino sull'ambiente;

(k) pronto soccorso relativo ad infortuni che potrebbero verificarsi nei locali macchine ed impiego dell'equipaggiamento di pronto soccorso;

(l) funzioni ed uso dei dispositivi di salvataggio;

(m) metodi per il controllo di avarie;

(n) norme antinfortunistiche.

5. Ogni candidato deve possedere una conoscenza del diritto marittimo internazionale incorporato in accordi e convenzioni internazionali per quanto questi si riferiscono agli specifici obblighi e responsabilità della sezione macchina, con particolare riferimento a quanto concerne la sicurezza e la protezione dell'ambiente marino. Il grado di conoscenza della legislazione marittima nazionale è lasciato alla discrezione dell'Amministrazione ma deve comprendere le disposizioni nazionali per il perfezionamento degli accordi e delle convenzioni internazionali.

6. Ogni candidato deve possedere una conoscenza della direzione, organizzazione ed addestramento del personale a bordo delle navi.

REGOLA III/3

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di direttori di macchina e di primi ufficiali di macchina di navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza compresa tra 750 e 3000 KW

1. Ogni direttore di macchina ed ogni primo ufficiale di macchina di navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza compresa tra 750 e 3000 KW deve possedere un appropriato certificato di abilitazione.

2. Ogni candidato all'abilitazione deve:

(a) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneita fisica, vista ed udito compresi;

(b) avere i requisiti per l'abilitazione come ufficiale macchini-

sta responsabile di una guardia; e

(i) per l'abilitazione in qualità di primo ufficiale di macchina, avere non meno di 12 mesi di servizio di navigazione riconosciuto quale allievo ufficiale di macchina od ufficiale

(ii) per l'abilitazione in qualità di direttore di macchina, avere non meno di 24 mesi di servizio di navigazione riconosciuto di cui non meno di 12 mesi dopo qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina;

(c) aver frequentato un corso pratico antincendio riconosciuto;

(d) aver superato l'esame appropriato con soddisfazione dell'Amministrazione. Tale esame deve includere gli argomenti esposti nell'Appendice della presente Regola, salvo che l'Amministrazione non vari i requisiti per l'esame e per il servizio di navigazione per ufficiali di navi adibite a viaggi costieri, tenendo presente i tipi di controlli automatici e telecomandati di cui sono dotate tali navi e l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

3. L'addestramento per conseguire la necessaria conoscenza teorica e l'esperienza pratica deve tener conto dei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali.

4. Il livello di conoscenza richiesto per i diversi paragrafi dell'Appendice può subire delle variazioni a seconda se il certificato da rilasciare è a livello di direttore di macchina o di primo ufficiale di macchina.

5. Ogni ufficiale macchinista che sia qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina su navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza di 3000 o più KW, può prestare servizio come direttore di macchina su navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza inferiore a 3000 KW purchè non meno di 12 mesi del servizio di navigazione riconosciuto siano stati prestati in qualità di ufficiale macchinista in una posizione di responsabilità.

APPENDICE ALLA REGOLA III/3

Conoscenza minima richiesta per l'abilitazione di direttori di macchina e di primi ufficiali di macchina di navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza compresa tra 750 e 3000 KW

1. Il programma sotto indicato è compilato per l'esame di candidati all abilitazione quale direttore di macchina o primo ufficiale di macchina di navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza compresa tra 750 e 3000 KW.
Tenendo presente che il primo ufficiale di macchina deve essere in grado di assumere la responsabilità del direttore di macchina in qualsiasi momento, l'esame su questi argomenti deve tendere a verificare la capacità del candidato di assimilare tutte le informazioni disponibili che riguardano il funzionamento sicuro dell'apparato motore della nave.

2. In riferimento ai paragrafi 3 (d) e 4 (a) sottostanti, l'Amministrazione può non richiedere la conoscenza di quegli apparati motori di propulsione che non siano le installazioni di macchinari per le quali è valido il certificato da rilasciare. Un certificato rilasciato su tali basi non è valido per quelle categorie di installazioni di macchinari che sono state omesse fino a quando l'ufficiale di macchina non dimostri, con soddisfazione dell'Amministrazione, di essere competente su questi argomenti. Tutte queste limitazioni devono essere specificate nel certificato di abilitazione.

3. Ogni candidato deve possedere una sufficiente conoscenza teorica elementare per comprendere i principi fondamentali dei seguenti argomenti:

(a) processi di combustione;

(b) trasmissione del calore;

(c) meccanica ed idromeccanica;

(d) (i) motori marini diesel;
(ii) impianto marino di propulsione a vapore;
(iii) turbine a gas marine;

(e) impianti di governo;

(f) caratteristiche dei combustibili e dei lubrificanti;

(g) caratteristiche dei materiali;

(h) agenti estinguenti degli incendi;

(i) apparecchiature elettriche marine;

(j) automazione, strumentazione e sistemi di controllo;

(k) costruzione della nave, compreso il controllo di un'avaria;

(l) impianti ausiliari.

4. Ogni candidato deve possedere un'adeguata conoscenza pratica almeno sui seguenti argomenti:

(a) funzionamento e manutenzione di:

(i) motori marini diesel;
(ii) impianti marini di propulsione a vapore;
(iii) turbine a gas marine;

(b) funzionamento e manutenzione degli impianti ausiliari, compresi gli impianti di governo;

(c) funzionamento, verifica e manutenzione delle apparecchiature elettriche e di controllo;

(d) funzionamento e manutenzione delle attrezzature per il maneggio del carico e del macchinario di coperta;

(e) individuazione del cattivo funzionamento dei macchinari, localizzazione dei guasti e misure per prevenire l'avaria;

(f) organizzazione della manutenzione in sicurezza e procedure di riparazione;

(g) metodi e mezzi per la prevenzione, l'individuazione e l'estinzione degli incendi;

(h) regolamenti da osservare relativi all'inquinamento dell'ambiente marino e metodi e mezzi per prevenire tale inquinamento;

(i) pronto soccorso relativo ad infortuni che potrebbero verificarsi nei locali macchine ed impiego dell'equipaggiamento di pronto soccorso;

(j) funzioni ed uso dei dispositivi di salvataggio;

(k) metodi per il controllo delle avarie, con particolare riferimento ai provvedimenti da prendere nei caso di allagamento dei locali macchine;

(l) norme antinfortunistiche.

5. Ogni candidato deve possedere una conoscenza del diritto marittimo internazionale incorporato in accordi e convenzioni internazionali per quanto questi si riferiscono agli specifici obblighi e responsabilità della sezione macchina, con particolare riferimento a quanto concerne la sicurezza e la protezione dell'ambiente marino. Il grado di conoscenza della legislazione marittima nazionale è lasciato alla discrezione

dell'Amministrazione ma deve comprendere le disposizioni nazionali per il perfezionamento degli accordi e delle convenzioni internazionali.

6. Ogni candidato deve possedere una conoscenza della direzione, organizzazione ed addestramento del personale a bordo delle navi.

REGOLA III/4

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali macchinisti responsabili di una guardia in un locale macchine presidiato nel modo tradizionale od ufficiali designati al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato

1. Ogni ufficiale macchinista responsabile della guardia in un locale macchine presidiato nel modo tradizionale od ogni ufficiale designato al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato su una nave in navigazione avente l'apparato motore di propulsione principale con una potenza di 750 o più KW deve possedere un appropriato certificato di abilitazione.

2. Ogni candidato all'abilitazione deve:

(a) non avere meno di 18 anni;

(b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, vista ed udito compresi;

(c) possedere non meno di tre anni in totale di istruzione od addestramento riconosciuto, relativi ai compiti di macchinista navale;

(d) aver effettuato un adeguato periodo di servizio in navigazione che può essere incluso nei tre anni di cui al sottoparagrafo (c);

(e) soddisfare l'Amministrazione di possedere la conoscenza teorica e pratica del funzionamento e della manutenzione dell'apparato motore marino appropriata ai compiti di un ufficiale macchinista;

(f) aver frequentato un corso pratico antincendio riconosciuto;

(g) essere a conoscenza delle norme antinfortunistiche.

L'Amministrazione può modificare le richieste dei sottoparagrafi (c) e (d) per ufficiali macchinisti di navi aventi l'apparato motore di pro-

pulsione principale con una potenza inferiore a 3000 KW impegnate in viaggi costieri, tenendo presente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

3. Ogni candidato deve essere a conoscenza del funzionamento e della manutenzione dell'apparato motore principale ed ausiliario, includendo la conoscenza dei relativi requisiti di regolazione come pure la conoscenza di almeno i seguenti argomenti specifici:

(a) tenuta ordinaria della guardia:

(i) compiti associati al rilevamento ed all'accettazione della guardia;

(ii) compiti abituali intrapresi durante una guardia;

(iii) tenuta del giornale di macchina ed il significato delle registrazioni prese;

(iv) compiti legati alla consegna della guardia.

(b) Apparato motore principale ed ausiliario:

(i) partecipare alla preparazione per la messa in moto dell'apparato principale e degli ausiliari;

(ii) funzionamento delle caldaie a vapore, incluso il sistema di combustione;

(iii) metodi per controllare il livello dell'acqua delle caldaie a vapore e provvedimenti da intraprendere quando il livello dell'acqua non è normale;

(iv) localizzazione dei comuni guasti dei macchinari e degli impianti nei locali macchine e nei locali caldaie e provvedimenti necessari per prevenire un'avaria.

(c) Sistemi di pompaggio:

(i) operazioni normali di pompaggio;

(ii) funzionamento degli impianti di pompaggio per la sentina, la zavorra ed il carico.

(d) Impianto generatori.

Preparazione,avviamento,parallelo e cambio di alternatori ó generatori.

(e) Procedure di sicurezza e di emergenza:

(i) misure preventive di sicurezza e di emergenza durante una guardia e provvedimenti immediati da prendere in caso di incendio od incidente, con particolare riguardo per gli impianti dell'olio;

(ii) isolamento elettrico e d'altro genere in sicurezza di impianti e di apparecchiature, necessario prima di consentire al personale di lavorare su tali impianti ed apparecchiature.

(f) Procedure antinquinamento.

Precauzioni da osservare per prevenire l'inquinamento dell'ambiente provocato da petrolio, residui del carico, acque luride, fumo od altri inquinanti. Uso di attrezzature per la prevenzione dell'inquinamento, incluso separatori di acque oleose, sistemi di cisterna raccolta residui, sentine ed impianto per il trattamento dei liquami.

(g) Pronto soccorso.

Pronto soccorso essenziale relativo ad infortuni che potrebbero verificarsi nei locali dell'apparato motore.

4. Se le caldaie a vapore non fanno parte dei macchinari di una nave, l'Amministrazione può omettere i requisiti di conoscenza dei paragrafi 3 (b) (ii) ed (iii). Un certificato concesso su tale base non è valido per il servizio su navi in cui le caldaie a vapore facciano parte dei macchinari di una nave, fino a quando l'ufficiale macchinista non dimostri di avere la conoscenza adeguata degli argomenti omessi con soddisfazione dell'Amministrazione. Tutte queste limitazioni devono essere menzionate nel certificato di abilitazione.

5. L'addestramento per conseguire la conoscenza teorica necessaria e l'esperienza pratica deve tener conto dei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali.

REGOLA III/5

Requisiti minimi obbligatori per garantire la continua competenza e l'aggiornamento delle conoscenze per ufficiali macchinisti

1. Ad ogni ufficiale macchinista in possesso di un certificato, che presti servizio in mare od intenda ritornare in mare dopo un periodo a terra, per continuare ad essere qualificato per il servizio di navigazione nel grado appropriato al suo certificato, deve essere richiesto, ad intervalli regolari che non superino i 5 anni, di soddisfare l'Amministrazione su:

(a) idoneità fisica, vista ed udito compresi; e

(b) competenza professionale:

(i) mediante servizio riconosciuto in qualità di ufficiale macchinista per almeno 1 anno nei 5 anni precedenti; o

(ii) in virtù di aver assolto funzioni relative ai compiti appropriati al grado del certificato posseduto che siano considerate essere almeno equivalenti al servizio di navigazione richiesto nel paragrafo 1 (b) (i); o

(iii) mediante uno dei seguenti requisiti:
- superato una prova riconosciuta; o
- ultimato con esito positivo un corso o dei corsi riconosciuti; o
- portato a termine un servizio di navigazione riconosciuto in qualità di ufficiale macchinista per un periodo non inferiore a tre mesi in soprannumero, o in un grado inferiore a quello per cui egli possiede il certificato, immediatamente prima di assumere il grado a cui ha diritto in virtù del suo certificato.

2. Il corso od i corsi di cui al paragrafo 1 (b) (iii) devono comprendere, in particolare, le variazioni nei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali concernenti la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino.

3. L'Amministrazione deve assicurarsi che i testi delle recenti variazioni ai regolamenti internazionali che riguardano la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino siano messi a disposizione delle navi sotto la sua giurdisdizione.

REGOLA III/6

Requisiti minimi obbligatori per comuni facenti parte di una guardia in macchina

1. I requisiti minimi obbligatori per un comune facente parte di una guardia in macchina devono essere quelli esposti al paragrafo 2. Questi requisiti non si applicano a:

(a) un comune nominato assistente dell'ufficiale macchinista responsabile della guardia *);

*) Si fa riferimento alla Risoluzione 9-"Raccomandazione sui Requisiti Minimi per un Comune nominato assistente dell'Ufficiale Macchinista Responsabile della Guardia" adottata dalla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e l'Abilitazione dei Marittimi, 1978.

(b) un comune che sta compiendo l'addestramento;

(c) un comune i cui compiti, mentre di guardia, sono di natura che non richiede la specializzazione.

2. Ogni comune facente parte di una guardia in macchina deve:

(a) non avere meno di 16 anni;

(b) soddisfare l'Amministrazione sull'idoneità fisica, vista ed udito compresi;

(c) soddisfare l'Amministrazione su:

(i) pratica od addestramento relativi alla lotta antincendio, pronto soccorso di base, sopravvivenza personale, pericoli per la salute e sicurezza personale;

(ii) capacità di comprendere gli ordini e di farsi capire nelle questioni relative ai suoi compiti;

(d) soddisfare l'Amministrazione che egli ha:

(i) esperirenza a terra relativa ai suoi compiti in navigazione, integrata da un adeguato servizio di navigazione come richiesto dall'Amministrazione; o

(ii) effettuato un addestramento specifico a terra od a bordo, incluso un adeguato periodo di servizio di navigazione come richiesto dall'Amministrazione; o

(iii) un servizio di navigazione riconosciuto di almeno 6 mesi.

3. Ognuno di tali comuni deve essere a conoscenza di:

(a) procedure di tenuta della guardia in macchina e capacità di eseguire una guardia appropriata ai suoi compiti;

(b) norme antinfortunistiche in rapporto all'attività in macchina;

(c) termini usati nei locali dell'apparato motore e nomi dei macchinari e degli apparati relativi ai suoi compiti;

(d) procedure fondamentali per la protezione dell'ambiente.

4. Ogni comune destinato a tenere una guardia in caldaia deve essere a conoscenza del funzionamento in sicurezza delle caldaie e deve essere in grado di mantenere i giusti livelli di acqua e di pressione del vapore.

5. Ogni comune facente parte di una guardia in macchina deve avere dimestichezza con i suoi compiti di tenuta della guardia nei locali macchine sulla nave su cui deve prestare servizio. In particolare, con riferimento a tale nave, il comune deve:

(a) conoscere l'uso degli appropriati sistemi di comunicazione interna;

(b) conoscere le uscite di sicurezza dai locali macchine;

(c) conoscere i sistemi d'allarme in macchina e deve saper distinguere i diversi allarmi, con particolare riferimento agli allarmi di presenza di gas per l'estinzione di incendi;

(d) conoscere perfettamente l'ubicazione e l'uso delle attrezzature per la lotta antincendio nei locali macchine.

6. L'Amministrazione può ritenere che un marittimo abbia i requisiti prescritti da questa Raccomandazione se questi ha prestato servizio nella relativa funzione in macchina per un periodo non inferiore ad 1 anno nei 5 anni precedenti l'entrata in vigore di questa Raccomandazione per quella Amministrazione.

CAPITOLO IV

SEZIONE RADIO

TENUTA DELLA GUARDIA RADIO E MANUTENZIONE

Nota esplicativa

Le disposizioni obbligatorie relative alla tenuta della guardia radio sono stabilite nei Regolamenti Radio e le disposizioni per la tenuta della guardia radio di sicurezza e per la manutenzione sono stabilite nella Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare e nei Regolamenti Radio. Queste due serie di Regolamenti devono essere applicati così come emendati ed in vigore in quel momento. Si richiama l'attenzione anche sulle relative risoluzioni della Conferenza Internazionale sull'Addestramento e l'Abilitazione dei Marittimi, 1978.

REGOLA IV/1

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali radiotelegrafisti

1. Ogni ufficiale radiotelegrafista responsabile o che esegua servizi radio su una nave deve possedere un appropriato certificato, o certificati, rilasciato o riconosciuto dall'Amministrazione ai sensi delle disposizioni dei Regolamenti Radio e deve avere un adeguato servizio qualificante.

2. Inoltre, un ufficiale radiotelegrafista deve:

   (a) non avere meno di 18 anni;

   (b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista, all'udito ed alla parola;

   (c) avere i requisiti dell'Appendice a questa Regola.

3. Per l'abilitazione, deve essere richiesto ad ogni candidato di superare un esame o degli esami con soddisfazione dell'Amministrazione interessata.

4. Il livello di conoscenza richiesto per l'abilitazione deve essere tale che l'ufficiale radiotelegrafista possa portare a termine i suoi compiti radio in modo sicuro ed efficiente. Nello stabilire l'adeguato livello di conoscenza e l'addestramento necessario per raggiungere tale livello di conoscenza e capacità pratica, l'Amministrazione deve tener presente i requisiti dei Regolamenti Radio e l'Appendice alla presente Regola. Le Amministrazioni devono anche tener presente le relative risoluzioni adottate dalla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e la Abilitazione dei marittimi, 1978 e le relative raccomandazioni IMCO.

APPENDICE ALLA REGOLA IV/1

Requisiti minimi supplementari per la conoscenza e l'addestramento di ufficiali radiotelegrafisti

Oltre a soddisfare i requisiti per il rilascio di un certificato in conformità con i Regolamenti Radio, gli ufficiali radiotelegrafisti devono avere conoscenza ed addestramento, compreso addestramento pratico, su quanto segue:

(a) disposizioni dei servizi radio nelle emergenze, incluso:

(i) abbandono nave;

(ii) incendio a bordo;

(iii) avaria parziale o totale della stazione radio;

(b) funzionamento delle lance e zattere di salvataggio, mezzi galleggianti e loro attrezzature, con particolare riferimento ad apparecchiature radio portatili e fisse delle lance di salvataggio ed ai radiofari di emergenza indicanti la posizione;

(c) sopravvivenza in mare;

(d) pronto soccorso;

(e) prevenzione ed estinzione degli incendi con particolare riferimento all'impianto radio;

(f) misure preventive per la sicurezza della nave e delle persone in rapporto ai rischi collegati con l'apparecchiatura radio, compresi pericoli elettrici, chimici, meccanici e di radiazioni;

(g) uso del Manuale IMCO di Ricerche e Salvataggio per Navi Mercantili (MERSAR) con particolare riferimento alle radiocomunicazioni;

(h) sistemi e procedure per inviare rapporti col punto nave;

(i) uso del Codice Internazionale dei Segnali e del Dizionario IMCO "Standard Marine Navigational Vocabulary";

(j) sistemi e procedure per l'assistenza radiomedica.

REGOLA IV/2

Requisiti minimi obbligatori per garantire la continua competenza e l'aggiornamento delle conoscenze per ufficiali radiotelegrafisti

1. Ad ogni ufficiale radiotelegrafista in possesso di un certificato o di certificati rilasciati o riconosciuti dall'Amministrazione deve, per continuare ad essere idoneo per il servizio di navigazione, essere richiesto di soddisfare l'Amministrazione quanto a:

(a) idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista, all'udito ed alla parola, ad intervalli regolari che non superino i 5 anni; e

(b) competenza professionale:

(i) mediante servizio riconosciuto di radiocomunicazioni in qualità di ufficiale radiotelegrafista, senza che sia avvenuta una singola interruzione di servizio che superi i 5 anni;

(ii) se tale interruzione è avvenuta, superando una prova riconosciuta o portando a termine con esito positivo un corso o dei corsi di addestramento riconosciuti, in mare od a terra, che devono includere elementi di diretta attinenza con la sicurezza della vita in mare e con le moderne apparecchiature di radiocomunicazioni e possono anche comprendere apparecchiature per la radionavigazione.

2. Quando si intende introdurre nuovi metodi, apparecchiature o prassi a bordo delle navi che hanno il diritto di battere la sua bandiera, l'Amministrazione può richiedere agli ufficiali radiotelegrafisti di superare una prova riconosciuta o di portare a termine, con esito positivo, un corso o dei corsi in mare od a terra, con particolare riferimento ai servizi di sicurezza.

3. Ogni ufficiale radiotelegrafista deve, per continuare ad avere i requisiti per il servizio in navigazione a bordo di particolari tipi di nave, per cui sono state concordate a livello internazionale delle richieste specifiche di addestramento, portare a termine con esito positivo

i relativi addestramenti od esami riconosciuti, che terranno conto delle relative regolamentazioni o raccomandazioni internazionali.

4. E' compito dell'Amministrazione assicurarsi che i testi delle recenti variazioni nei regolamenti internazionali riferentesi alle radiocomunicazioni e concernenti la sicurezza della vita in mare, siano resi disponibili alle navi sotto la sua giurisdizione.

5. Le Amministrazioni sono incoraggiate, consultandosi con quelle interessate, a formulare od a promuovere la formulazione di una struttura di corsi di richiamo ed aggiornamento, volontari od obbligatori, a seconda del caso, in mare od a terra, per ufficiali radiotelegrafisti che prestano servizio a bordo e, particolarmente, per quelli che rientrano nel servizio di navigazione. Il corso od i corsi devono comprendere elementi che siano di diretta attinenza con i servizi radio e comprendere i mutamenti nella tecnologia delle radiocomunicazioni marittime e nei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali °) riguardanti la sicurezza della vita in mare.

REGOLA IV/3

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di operatori radiotelefonisti

1. Ogni operatore radiotelefonista, che sia responsabile o che esegua servizi radio su una nave, deve possedere un appropriato certificato o certificati rilasciati o riconosciuti dall'Amministrazione ai sensi delle disposizioni dei Regolamenti Radio.

2. Inoltre, l'operatore radiotelefonista di una nave che sia tenuta ad avere una stazione radiotelefonica dalla Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare, deve:

(a) non avere meno di 18 anni;

(b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista, all'udito ed alla parola;

(c) avere i requisiti dell'Appendice a questa Regola.

3. Ad ogni candidato per l'abilitazione deve essere richiesto di superare un esame, o degli esami, con soddisfazione dell'Amministrazione interessata.

°) Compresa qualsiasi raccomandazione IMCO riguardante lo sviluppo del sistema marittimo di soccorso.

4. Il livello di conoscenza richiesto per l'abilitazione deve essere tale che l'operatore radiotelefonista possa portare a termine i suoi compiti radio in modo sicuro ed efficiente. Nello stabilire l'adeguato livello di conoscenza e l'addestramento necessario per raggiungere tale livello di conoscenza e capacità pratica, l'Amministrazione deve tener presente i requisiti dei Regolamenti Radio e l'Appendice alla presente Regola. Le Amministrazioni devono anche tenere presente le relative risoluzioni adottate dalla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e la Abilitazione dei Marittimi, 1978 e le relative raccomandazioni IMCO.

APPENDICE ALLA REGOLA IV/3

Requisiti minimi supplementari per la conoscenza e l'addestramento di operatori radiotelefonisti

Oltre a soddisfare i requisiti per il rilascio di un certificato in conformità con i Regolamenti Radio, gli operatori radiotelefonisti, devono avere conoscenza ed addestramento, compreso addestramento pratico, su quanto segue:

(a) disposizioni dei servizi radio nelle situazioni d'emergenza, includendo:
  (i) abbandono nave;
  (ii) incendio a bordo;
  (iii) avaria totale o parziale della stazione radio;

(b) funzionamento delle lance e zattere di salvataggio, mezzi galleggianti e loro attrezzature, con particolare riferimento ad apparecchiature radio portatili e fisse delle lance di salvataggio ed ai radiofari di emergenza indicanti la posizione;

(c) sopravvivenza in mare;

(d) pronto soccorso;

(e) prevenzione degli incendi e lotta antincendio con particolare riferimento all'impianto radio;

(f) misure preventive per la sicurezza della nave e delle persone in rapporto ai rischi collegati con l'apparecchiatura radio, compresi pericoli elettrici, chimici, meccanici e di radiazioni;

(g) l'uso del Manuale IMCO di Ricerca e Salvataggio per Navi Mercantili (MERSAR) con particolare riferimento alle radiocomunicazioni;

(h) sistemi e procedure per inviare rapporti col punto nave;

(i) uso del Codice Internazionale dei Segnali e del dizionario IMCO "Standard Marine Navigational Vocabulary";

(j) sistemi e procedure per l'assistenza radiomedica.

CAPITOLO V

REQUISITI PARTICOLARI PER NAVI CISTERNA

REGOLA V/1

Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e la qualificazione di comandanti, ufficiali e comuni di petroliere

1. Ufficiali e comuni che devono avere compiti specifici e responsab lità legate a questi compiti, in relazione al carico ed alle attrezzature per il carico su petroliere e che non abbiano prestato servizio a bordo di petroliere come membri dell'equipaggio, prima di eseguire tal compiti devono aver completato un appropriato corso a terra per la lot antincendio; e

   (a) un appropriato periodo di servizio sotto controllo a bordo, per acquisire una sufficiente conoscenza delle norme operative in sicurezza, o

   (b) un corso riconosciuto di familiarità con le petroliere che comprenda le misure preventive e le procedure essenzial per la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento, schemi dei vari tipi di petroliere, tipi di carichi, loro pericoli ed attrezzature per il maneggio del carico, sequenza generale operativa e terminologia delle petroliere.

2. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e qualunque altra persona diversa da questi che abbia la diretta responsabilità nelle operazioni di caricazne, discarica e custodia in transito o maneggio del carico, oltre alle disposizioni come da paragrafo 1, devono avere:

   (a) relativa esperienza appropriata ai loro compiti su petroliere; e

   (b) completato un programma di addestramento specializzato appropriato ai loro compiti, comprendente la sicurezza delle petroliere, misure e sistemi di sicurezza antincendio, prevenzione e controllo dell'inquinamento, pratica operativa e obblighi come da leggi e Regolamenti da applicare.

3. Entro due anni dall'entrata in vigore della Convenzione per un Contraente, un marittimo può essere considerato avere i requisiti di cui al paragrafo 2 (b) se ha prestato servizio nella relativa funzione a bordo di petroliere per un periodo non inferiore ad 1 anno nei 5 anni precedenti.

REGOLA V/2

Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e la qualificazione di comandanti, ufficiali e comuni di navi cisterna per prodotti chimici

1. Ufficiali e comuni che devono avere compiti specifici e responsabilità legate a questi compiti, in relazione al carico ed alle attrezzature per il carico su navi cisterna per prodotti chimici e che non abbiano prestato servizio a bordo di navi cisterna per prodotti chimici come membri dell'equipaggio, prima di eseguire tali compiti devono aver completato un appropriato corso a terra per la lotta antincendio; e

(a) un appropriato periodo di servizio sotto controllo a bordo per acquisire una sufficiente conoscenza delle norme operative in sicurezza; o

(b) un corso riconosciuto di familiarità con le navi cisterna per prodotti chimici che comprenda le misure preventive e le procedure essenziali per la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento, schemi dei vari tipi di navi cisterna per prodotti chimici, tipi di carichi, loro pericoli ed attrezzature per il maneggio del carico, sequenza generale operativa e terminologia delle navi cisterna per prodotti chimici.

2. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e qualunque altra persona diversa da queste che abbia la diretta responsabilità nelle operazioni di caricazione e discarica e custodia in transito o maneggio del carico, oltre alle disposizioni come da paragrafo 1, devono avere:

(a) relativa esperienza appropriata ai loro compiti su navi cisterna per prodotti chimici; e

(b) completato un programma di addestramento specializzato appropriato ai loro compiti, comprendente la sicurezza delle navi cisterna per prodotti chimici, misure e sistemi di sicurezza antincendio, prevenzione e controllo dell'inquinamento, pratica operativa ed obblighi come da leggi e Regolamenti da applicare.

3. Entro due anni dall'entrata in vigore della Convenzione per un Contraente, un marittimo può essere considerato avere i requisiti di cui al paragrafo 2 (b) se ha prestato servizio nella relativa funzione a bordo di navi cisterna per prodotti chimici per un periodo non inferiore ad 1 anno nei 5 anni precedenti.

REGOLA V/3

Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e la qualificazione di comandanti, ufficiali e comuni di navi cisterna per gas liquefatto

1. Ufficiali e comuni che devono avere compiti specifici e responsabilità legate a questi compiti, in relazione al carico ed alle attrezzature per il carico su navi cisterna per gas liquefatto e che non abbiano prestato servizio a bordo di navi cisterna per gas liquefatto come membri dell'equipaggio, prima di eseguire tali compiti devono aver completato un appropriato corso a terra per la lotta antincendio; e

(a) un appropriato periodo di servizio sotto controllo a bordo per acquisire una sufficiente conoscenza delle norme operative in sicurezza; o

(b) un corso riconosciuto di familiarità con le navi cisterna per gas liquefatto che comprenda le misure preventive e le procedure essenziali per la sicurezza e la prevenzione dello inquinamento, schemi dei vari tipi di navi cisterna per gas liquefatto, tipi di carichi, loro pericolo ed attrezzature per il maneggio del carico, sequenza generale operativa e terminologia delle navi cisterna per gas liquefatto.

2. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e qualunque altra persona diversa da queste che abbia la diretta responsabilità nelle operazioni di caricazione, discarica e custodia in transito o maneggio del carico, oltre alle disposizioni come da paragrafo 1, devono avere:

(a) relativa esperienza appropriata ai loro compiti su navi cisterna per gas liquefatto; e

(b) completato un programma di addestramento specializzato appropriato ai loro compiti, comprendente la sicurezza delle navi cisterna per gas liquefatti, misure e sistemi di sicurezza antincendio, prevenzione e controllo dell'inquinamento, pratica operativa ed obblighi come da leggi e Regolamenti da applicare.

3. Entro due anni dall'entrata in vigore della Convenzione per un Contraente, un marittimo può essere considerato avere i requisiti di cui al paragrafo 2 (b) se ha prestato servizio nella relativa funzione a bordo di navi cisterna per gas liquefatto per un periodo non inferiore ad 1 anno nei 5 anni precedenti.

CAPITOLO VI

COMPETENZA SUI MEZZI DI SALVATAGGIO

REGOLA VI/1

Requisiti minimi obbligatori per l'emissione di certificati di idoneità per i mezzi di salvataggio

Ogni marittimo a cui deve essere rilasciato un certificato di idoneità per i mezzi di salvataggio deve:

(a) non avere meno di 17 anni e mezzo;

(b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica;

(c) avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 12 mesi od aver frequentato un corso riconosciuto di addestramento od avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 9 mesi;

(d) soddisfare l'Amministrazione con esami o con costante valutazione durante un corso riconosciuto di addestramento che egli è a conoscenza del contenuto dell'Appendice della presente Regola;

(e) dimostrare con soddisfazione dell'Amministrazione mediante esame o mediante costante valutazione durante un corso di addestramento riconosciuto che egli possiede la capacità di:

(i) indossare una cintura di salvataggio in modo corretto; saltare in acqua da una certa altezza in modo sicuro; salire a bordo di un mezzo di salvataggio dall'acqua indossando la cintura di salvataggio;

(ii) raddrizzare una zattera di salvataggio rovesciata indossando la cintura di salvataggio;

(iii) interpretare i contrassegni sui mezzi di salvataggio relativi al numero di persone che questi possono trasportare;

(iv) eseguire le corrette operazioni necessarie per ammainare e per salire a bordo dei mezzi di salvataggio, per allontanarsi dalla nave e per governare e per sbarcare dai mezzi di salvataggio;

(v) preparare ed ammainare in modo sicuro i mezzi di salvataggio ed allontanarsi velocemente dal fianco della nave;

(vi) occuparsi di persone ferite sia durante che dopo l'abbandono della nave;

(vii) remare e governare, alzare un albero, armare le vele, governare un battello a vela e governare un battello con la bussola;

(viii) usare le attrezzature di segnalazione, compresi i razzi luminosi;

(ix) usare l'apparato radio portatile per i mezzi di salvataggio.

APPENDICE ALLA REGOLA VI/1

Conoscenza minima richiesta per il rilascio di certificati di idoneità per i mezzi di salvataggio

1. Tipi di situazioni di emergenza che possono verificarsi quali collisione, incendio e affondamento.

2. Principi della sopravvivenza comprendenti:

(a) valore dell'addestramento e delle esercitazioni;

(b) necessità di essere pronti per ogni emergenza;

(c) provvedimenti da prendere quando si è chiamati alle stazioni dei mezzi di salvataggio;

(d) provvedimenti da prendere quando è ordinato l'abbandono nave;

(e) provvedimenti da prendere quando si è in acqua;

(f) provvedimenti da prendere quando si è a bordo di un mezzo di salvataggio;

(g) pericoli principali per i naufraghi.

3. Compiti specifici assegnati ad ogni membro dell'equipaggio come indicato nel ruolo di emergenza, compresa la differenza tra i segnali che convocano tutto l'equipaggio ai mezzi di salvataggio ed alle stazioni antincendio.

4. Tipi degli impianti di salvataggio che si trovano normalmente a bordo delle navi.

5. Costruzione e corredo dei mezzi di salvataggio e le singole voci del loro equipaggiamento.

6. Caratteristiche ed attrezzature particolari dei mezzi di salvataggio.

7. Vari tipi di dispositivi usati per l'ammaino dei mezzi di salvataggio.

8. Metodi per ammainare i mezzi di salvataggio con mare agitato.

9. Provvedimenti da prendere dopo aver abbandonato la nave.

10. Governo dei mezzi di salvataggio con maltempo.

11. Uso della barbetta, ancora galleggiante e di tutte le altre dotazioni.

12. Razionamento del cibo e dell'acqua nei mezzi di salvataggio.

13. Metodi di salvataggio con elicotteri.

14. Uso delle cassette di pronto soccorso e tecniche di rianimazione.

15. Apparati radio imbarcate nei mezzi di salvataggio, compresi i radiofari per indicare la posizione.

16. Effetti della ipotermia e sua prevenzione; impiego di cappe e di indumenti protettivi.

17. Metodi per mettere in moto e far funzionare il motore dei mezzi di salvataggio ed i suoi accessori, unitamente all'impiego dell'estintore in dotazione.

18. Impiego dei battelli di emergenza e delle lance di salvataggio a motore per raggruppare le zattere di salvataggio e recupero dei naufraghi e delle persone in mare.

19. Prendere costa con un mezzo di salvataggio.

LAVORI PREPARATORI

Camera dei deputati (atto n. 2360):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (ANDREOTTI) il 7 dicembre 1984.
Assegnato alla III commissione (Affari esteri), in sede referente, il 6 febbraio 1985, con pareri delle commissioni I, V, VII e X.
Esaminato dalla III commissione il 27 febbraio 1985.
Esaminato in aula il 21 maggio 1985 e approvato il 23 maggio 1985.

Senato della Repubblica (atto n. 1368):

Assegnato alla 3ª commissione (Affari esteri), in sede referente, il 28 giugno 1985, con pareri delle commissioni 8ª e 11ª.
Esaminato dalla 3ª commissione il 18 settembre 1985.
Relazione scritta annunciata il 15 ottobre 1985 (atto n. 1368/A - relatore: sen. VELLA).
Esaminato in aula e approvato il 14 novembre 1985.

ERNESTO LUPO, *direttore*

DINO EGIDIO MARTINA, *redattore*
FRANCESCO NOCITA, *vice redattore*

(6651235/1) Roma - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - S.